J. VILMONT

LA CAZA DEL BISMARCK

Lectulandia

Se ha escrito abundantemente sobre el que tal vez fue el acontecimiento naval más relevante de lo guerra en el Atlántico durante la Segunda Guerra Mundial, que en sólo cuatro días selló la suerte y el destino de dos emblemáticos acorazados —el «Hood» y el «Bismarck»— y de la mayor parte de sus tripulantes. Se trató de la persecución naval más numerosa del siglo XX contra una sola unidad. Esta abundancia de textos y versiones —en su mayor parte anglo-germanas— sobre el trágico suceso que representó la breve singladura del acorazado alemán «Bismarck», no significa que estén totalmente claras todas las circunstancias que, de un modo u otro, influyeron en el desarrollo de los acontecimientos. Por lo tanto, con la información que la historiografía pone a nuestra disposición tras casi ochenta años después de producirse los acontecimientos, vamos a conocer en esta obra la historia actualizada del legendario acorazado alemán Bismarck con todo el detalle y rigor historiografía) que la amplia perspectiva en el tiempo nos permite. No obstante, el detallado relato de esta singladura lo hemos querido acompañar de apuntes, hipótesis, testimonios de supervivientes y casualidades propiciadas por el azar que contribuyeron de manera determinante en el destino del legendario navío germano y su tripulación.

J. Vilmont

La caza del Bismarck

ePub r1.0
Titivillus 03-11-2024

J. Vilmont, 2020

Editor digital: Titivillus
ePub base r2.1

Nota editor digital: edición basada en la edición-papel
(cualquier modificación/corrección realizada sobre la edición-papel se indica con fuente color rojo sobre fondo amarillo, class="errata")

PRESENTACIÓN

Tanto en Alemania como en Inglaterra, se ha escrito abundantemente sobre el que tal vez fue el acontecimiento naval más relevante de la guerra en el Atlántico durante la Segunda Guerra Mundial, que en sólo cuatro días selló la suerte y el destino de dos emblemáticos acorazados —el *Hood* y el *Bismarck*— y de la mayor parte de sus tripulantes. Se trató de la persecución naval más numerosa del siglo XX contra una sola unidad. La abundancia de textos y versiones —en su mayor parte anglo-germanas— sobre el trágico suceso que supuso la breve singladura del acorazado alemán *Bismarck*, no significa que estén totalmente claras todas las circunstancias que de un modo u otro influyeron en el desarrollo de los acontecimientos. Los motivos de algunas decisiones tomadas por el almirante alemán Lütjens y el británico Holland, nunca los conoceremos pues desaparecieron con sus respectivos acorazados en el fondo del Atlántico; y entre los supervivientes sólo había cuatro jóvenes oficiales —un inglés y tres alemanes— quienes, naturalmente, no habían participado ni estado presentes en las trascendentales discusiones y decisiones de sus superiores.

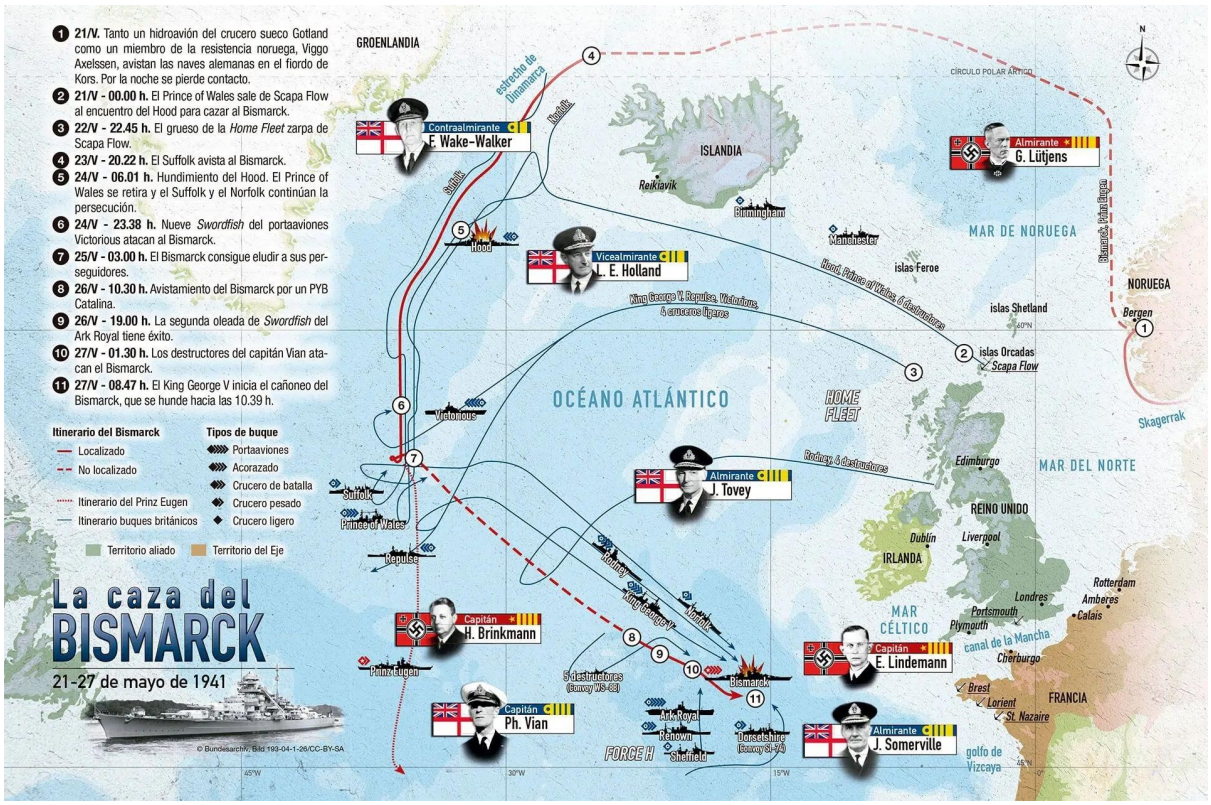
Por lo tanto, con la información que la historiografía pone a nuestra disposición casi ochenta años después de producirse los acontecimientos, vamos a conocer en las siguientes páginas la historia actualizada del legendario acorazado alemán *Bismarck* con todo el detalle y rigor historiográfico que la amplia perspectiva en el tiempo nos permite. No obstante, el relato de esta singladura lo hemos querido acompañar de apuntes,

hipótesis, testimonios de supervivientes y casualidades propiciadas por el azar que contribuyeron de manera determinante en el destino del legendario navío germano y su tripulación.

Estimado lector, espero que el contenido, enfoque y relato que hemos pretendido darle a este breve ensayo te resulten amenos y te aporten el descubrimiento de algún dato o hecho que tal vez desconocías sobre esta apasionante historia naval desarrollada en el marco de la Segunda Guerra Mundial que, a la postre, resultaría el último gran enfrentamiento entre grandes acorazados. Tras la desaparición del *Bismarck*, serán los portaaviones los nuevos protagonistas, dueños y señores de mares y océanos. No obstante, vamos a conocer sin más preámbulos el destino del emblemático acorazado y sus tripulantes. No debemos olvidar que todos los protagonistas del pasado fueron sencillamente mujeres y hombres como tú y yo… con la única salvedad que nacieron antes, mucho antes. Un cordial saludo y hasta pronto.

El *Bismarck* fotografiado desde uno de los *Swordfish* que le van a atacar.

Casco del *Bismarck* en los astilleros *Blohm & Voss* de Hamburgo (bajo licencia CC BY-SA 3.0 de).


1 21/V. Tanto un hidroavión del crucero sueco Gotland como un miembro de la resistencia noruega, Viggo Axelssen, avistan las naves alemanas en el fiordo de Kors. Por la noche se pierde contacto.
2 21/V - 00.00 h. El Prince of Wales sale de Scapa Flow al encuentro del Hood para cazar al Bismarck.
3 22/V - 22.45 h. El grueso de la Home Fleet zarpa de Scapa Flow.
4 23/V - 20.22 h. El Suffolk avista al Bismarck.
5 24/V - 06.01 h. Hundimiento del Hood. El Prince of Wales se retira y el Suffolk y el Norfolk continúan la persecución.
6 24/V - 23.38 h. Nueve Swordfish del portaaviones Victorious atacan al Bismarck.
7 25/V - 03.00 h. El Bismarck consigue eludir a sus perseguidores.
8 26/V - 10.30 h. Avistamiento del Bismarck por un PYB Catalina.
9 26/V - 19.00 h. La segunda oleada de Swordfish del Ark Royal tiene éxito.
10 27/V - 01.30 h. Los destructores del capitán Vian atacan el Bismarck.
11 27/V - 08.47 h. El King George V inicia el cañoneo del Bismarck, que se hunde hacia las 10.39 h.
Itinerario del Bismarck
Localizado
No localizado
Itinerario del Prinz Eugen
Itinerario buques británicos
Tipos de buque
Portaaviones
Acorazado
Crucero de batalla
Crucero pesado
Crucero ligero
Territorio aliado
Territorio del Eje
La caza del BISMARCK
21-27 de mayo de 1941
© Bundesarchiv, Bild 193-04-1-26/CC-BY-SA
GROENLANDIA
estrecho de Dinamarca
Norfolk
Suffolk
ISLANDIA
Reikiavik
Birmingham
Manchester
Contraalmirante
F. Wake-Walker
Hood
Vicealmirante
L. E. Holland
Almirante
G. Lütjens
CÍRCULO POLAR ÁRTICO
MAR DE NORUEGA
islas Feroe
Hood, Prince of Wales, 6 destructores
King George V, Repulse, Victorious, 4 cruceros ligeros
islas Shetland
islas Orcadas
Scapa Flow
Bismarck, Prinz Eugen
NORUEGA
Bergen
Skagerrak
OCÉANO ATLÁNTICO
HOME FLEET
Victorious
Rodney, 6 destructores
Almirante
J. Tovey
Edimburgo
MAR DEL NORTE
REINO UNIDO
Liverpool
Dublín
IRLANDA
Suffolk
Prince of Wales
Repulse
Rodney
King George V
Norfolk
Capitán
H. Brinkmann
Prinz Eugen
5 destructores (convoy WS-8B)
Bismarck
Capitán
E. Lindemann
MAR CÉLTICO
Londres
Portsmouth
Plymouth
canal de la Mancha
Cherburgo
Rotterdam
Amberes
Calais
Brest
Lorient
St. Nazaire
FRANCIA
golfo de Vizcaya
Capitán
Ph. Vian
Ark Royal
Renown
Sheffield
Dorsetshire (convoy SL-74)
FORCE H
Almirante
J. Somerville
45°W
30°W
15°W
0°
45°N
60°N

EN EL AGUA

Faltaban aún unos meses para que estallara la guerra. Era el 14 de febrero de 1939 y en la ciudad portuaria de Hamburgo, los astilleros *Blohm & Voss* botaban el casco del mayor acorazado jamás construido en Alemania. Se trataba del *Bismarck*, en el que habían estado trabajando concienzudamente desde el 1 de julio de 1936, fecha en la que las autoridades germanas habían dado luz verde a su construcción. Fue bautizado con este emblemático nombre en recuerdo y honor del Canciller Otto von Bismarck, artífice de la unificación alemana del año 1871. Era habitual en la *Kriegsmarine*[1] que los grandes navíos de superficie llevasen como nombre el apellido de destacadas figuras de la Historia del Reich. Buques con el mismo ilustre nombre —*Bismarck*— habían servido en décadas anteriores en la marina de guerra alemana. No en balde, atendiendo a la enorme relevancia histórica del nombre que se le iba a imponer al navío, la preceptiva botella de champán estrellada sobre la *proa*[2] del buque en el momento de su botadura no fue impulsada por ningún dignatario nazi, ni por ningún almirante del Reich, ni tan siquiera por el propio Adolf Hitler. Fue la mano de una mujer la que tuvo tal honor. Se trataba de *Frau* Dorotea von Löwenfeld, nieta del mismísimo Canciller Bismarck y madrina del acorazado que llevaba el nombre de su abuelo.

La quilla del *Bismarck* se plantó el 1 de julio de 1936 en la grada número nueve de los veteranos astilleros de *Blohm & Voss* en Hamburgo. Habían sido fundados el 5 de abril del año 1877. Algo más de dos años después de

iniciarse la construcción —en septiembre de 1938—, el casco ya había sido completado hasta la altura de la cubierta superior.

Pero volvamos al día de San Valentín del año 39. Vamos a conocer con algo más de detalle el memorable día en que el *Bismarck* se posó por primera vez sobre las aguas del Atlántico. La tan esperada ceremonia de botadura tuvo lugar exactamente una hora después del mediodía del martes 14 de febrero de 1939, y a ella asistieron más de 60 000 personas entre representantes del gobierno, personalidades militares y trabajadores del astillero acompañados de sus familiares, así como numerosos habitantes de Hamburgo, ciudad portuaria abocada al mar y por lo tanto de gran tradición marinera desde sus mismos orígenes. Estos trabajadores —muchos de ellos en paro y en situación precaria hasta la llegada de Hitler al poder en 1933— se sentían orgullosos de haber sido partícipes en la construcción del orgullo de la ahora *Gran Alemania*, que recíprocamente les había dado un trabajo, y con ello un digno sustento para ellos mismos y sus familias, de modo que se sentían profundamente orgullosos y agradecidos a Alemania y de manera especial a su *Führer*[3].

A pesar de la fecha —pleno invierno en el norte de Alemania— era un bonito día soleado, y el acorazado de bolsillo *Admiral Scheer*[4], el crucero ligero *Nürnberg*[5], el buque escuela *Grille*[6] y tres torpederos de la 4.ª Flotilla se habían reunido en la ensenada para dar empaque y vistosidad a la ceremonia. Por motivos de seguridad nacional, a los invitados al acto no se les permitía usar cámaras fotográficas ni cámaras tomavistas, y sólo las agencias oficiales subordinadas al estricto control del ministro de propaganda Josef Goebbels podían tomar fotografías o filmar la ceremonia naval.

Adolf Hitler y su séquito —allí estaban aparte del almirante jefe Raeder: Goebbels, Himmler, Ribbentrop, Bormann, Rudolf Hess, Keitel y Göring— llegaron al astillero a bordo del yate *Hamburg*, que navegó con sus máquinas al mínimo —Hitler se mareaba en los barcos— y, una vez amurado al muelle, el *Führer* desembarcó con la solemnidad que requería el momento. A continuación, se dirigió a la alta tribuna situada a proa del buque para pronunciar el discurso de apertura del acto. Hitler, ceremonioso y altivo se aproximó al micrófono, con lo que la multitud quedó en silencio dispuesta a escucharlo:

Hace veinte años, la flota encontró su destino y fallecimiento en los mares tras cuatro años de valiente combate, y esto aún llega al corazón de todos los alemanes hoy… Seis años después de la revolución Nacional Socialista, hoy somos testigos de la botadura del tercer y más grande acorazado de nuestra

nueva flota. Como Führer *del pueblo alemán y Canciller del Reich, no puedo darle mejor nombre de nuestro histórico pasado que el nombre del hombre que fue un valiente caballero de brillante armadura, el creador del Imperio alemán cuya previsión nos ha provisto ahora con los medios para la resurrección desde la amarga adversidad y la magnífica expansión de la nación. Constructores, ingenieros, y trabajadores alemanes, han creado el enorme casco de este orgulloso gigante de los mares. Que los marinos alemanes y los oficiales que un día tendrán el honor de mandar este buque, se hagan merecedores del nombre que lleva. Que el espíritu del Canciller de Hierro esté con ellos, que los acompañe en sus alegres viajes en tiempos de paz, y que también, en los tiempos de peligro, les guíe en las horas de su máxima llamada al deber. ¡Con estos fervientes deseos el pueblo alemán saluda a su nuevo acorazado Bismarck!*

Coincidiendo con la última palabra de Adolf Hitler, Dorotea impulsaba con todas sus fuerzas la botella que, estrellándose en el acero de la enorme proa, bautizaba al navío orgullo de Alemania. A renglón seguido —eran las 13:34—, los últimos calzos de freno fueron desalojados, los gatos hidráulicos comenzaron a empujar lentamente y el imponente *Bismarck* inició un suave deslizamiento por la grada entre los ensordecedores vítores de los miles de asistentes a la ceremonia que prácticamente acallaban los sones del himno nacional alemán (*Deutschland über alles*[7]), hasta alcanzar de popa las aguas del estuario del Elba por primera vez. Ahora Alemania se sentía orgullosa, grande y poderosa también en el mar.

Con el inicio de la guerra el primero de septiembre de 1939 —pero sobre todo con la declaración de guerra de Inglaterra y Francia a Alemania el domingo, tercer día del mismo mes—, el Reich era consciente de su apabullante inferioridad en el mar frente al enorme potencial naval que sumaban ambas democracias occidentales; de modo que los trabajos en el acorazado alemán prosiguieron si cabe con mayor determinación. La superestructura del moderno navío se terminó de completar en agosto de 1940, siendo entregado a la *Kriegsmarine* inmediatamente —el 24 de ese mismo mes—, pues la guerra iba a cumplir entonces su primer año. Se trató del último gran buque construido en los astilleros *Blohm & Voss*, que en adelante se dedicarán a una exhaustiva y frenética construcción de submarinos. En ese momento la *Kriegsmarine* vislumbraba algo de luz en su enfrentamiento a los aliados pues, con el armisticio firmado por Francia dos meses antes, quedaban fuera de la escena bélica las importantes unidades

navales galas, del mismo modo que toda la costa atlántica francesa, con sus importantes puertos, quedaba a disposición de la *Kriegsmarine*.

Después de su botadura, el *Bismarck* fue amarrado al muelle de equipamiento donde se comenzaron a instalar las calderas, torres, puente, chimenea y demás partes de su moderna superestructura. Las planchas blindadas del cinturón acorazado fueron adosadas a las bandas del casco. Además, la proa que originalmente era recta —la que lució en su botadura—, fue sustituida por una nueva más estilizada de tipo «atlántico», también llamada "*proa de violín*[8]" que proporcionaba una mejor navegación —en especial con mar gruesa—, mejoraba el consumo e imprimía más velocidad al navío. Para acompañar estas mejoras en el diseño de proa, se buscó una nueva disposición de las anclas, algo que nos puede parecer superfino o fuera de lugar pero que tenía su motivación pues cada una de las dos anclas de proa pesaba nada menos que 12 000 kilos. Ningún detalle escapaba a los meticulosos ingenieros alemanes. A pesar del estadillo de la guerra y del crudo invierno 1939-40, los trabajos de construcción continuaron sin demora según lo previsto.

El *Bismarck* tenía una *eslora*[9] de 251 metros y una *manga*[10] de 36 metros, lo que le confería también la particularidad de ser el acorazado más ancho del mundo con relación a su longitud. Estas dimensiones garantizaban una segura y estable plataforma artillera.

La artillería principal del acorazado estaba constituida por 8 cañones de 380mm, distribuidos en cuatro torretas dobles: dos a proa y dos a *popa*[11]. De proa a popa, las cuatro torretas se correspondían para su identificación con las cuatro primeras letras del alfabeto: A, B, C y D. Para evitar confusiones y errores de percepción de las órdenes durante posibles zafarranchos de combate, se optó por darles nombres propios siguiendo estas cuatro letras. Se trató de tres nombres masculinos y uno femenino: *Anton*, *Bruno*, *Cesar* y *Dora*. La artillería naval secundaria la componían 12 cañones de 150 mm, distribuidos en seis torretas dobles: tres en la banda de *estribor*[12] y tres en la de *babor*[13]. Este armamento tenía como objetivo batir blancos de menor porte, como destructores, submarinos en superficie o barcos mercantes para los cuales no se justificaba el empleo de las torres principales de 380 mm con sus enormes y costosos proyectiles.

La artillería antiaérea destinada a proteger la integridad del acorazado de los aeroplanos enemigos estaba constituida por diversos montajes de tres calibres distintos: 16 cañones antiaéreos de 105 mm sobre ocho montajes dobles, cuatro en cada banda del buque. El *Bismarck* contaba además con una

batería de 16 cañones de 37 mm instalados en 8 montajes dobles ubicados del siguiente modo: dos a los lados de la torre *Bruno*, dos debajo del puente de navegación, dos debajo del telémetro de popa y dos a los lados de la torre *Cesar*. Estos cañones disparaban entre 30 y 40 proyectiles por minuto hasta una altura de 4800 metros; cada montaje disponía de 4000 proyectiles fijos. El buque también disponía de una batería de 20 cañones de 20 mm, doce de ellos en montajes simples y los ocho restantes en cuádruples, que estaban emplazados en las superestructuras y en la cubierta principal. Su cadencia de fuego era de 120 disparos por minuto y eran apuntados por el operador con su cuerpo; su alcance efectivo era de 3700 metros.

A lo largo del mes de abril de 1940, comenzaron a llegar a bordo los primeros miembros de la futura dotación, y con ellos el recién nombrado comandante del buque, el capitán de navío Ernst Lindemann quien contaba en el momento de su nombramiento con 46 años de edad. Lindemann era un frío e inteligente experto en tiro naval e ingeniería; fumador empedernido, tenía como asistente a un camarero de su restaurante favorito de Hamburgo. El *Bismarck* todavía se encontraba en construcción, y estos hombres comenzaron la primera fase de adiestramiento destinada a familiarizarse con los modernos equipos del acorazado. Müllenheim-Rechberg, oficial de la dotación del *Bismarck*:

En junio de 1940, la primera vez que vi el Bismarck, se encontraba en los astilleros Blohm & Voss *de Hamburgo, a punto de terminarse y ser entregado a la Armada alemana. Lo que vi, por tanto, fue un polvoriento gigante de acero, amarrado al muelle y plagado de herramientas, equipos de soldar y cables. Un ejército de operarios se afanaba en finalizar la tarea, mientras la dotación, ya a bordo, se familiarizaba con el buque y hacía todos los posibles ejercicios de adiestramiento en tales circunstancias.*

El 23 de junio, el *Bismarck* entró en el dique flotante donde se le instalaron las tres hélices y el equipo antimagnético (*Mangnetischer Eigenschutz*). A la quilla se le aplicó también una mano de patente antiincrustante que evitaba la fijación de caracolillos marinos, mejorando la falta de resistencia al agua durante la navegación. El buque abandonó el dique flotante el 14 de julio y fue amarrado de nuevo al muelle de equipamiento. Una semana después, el 21 de julio, el *Bismarck* fue sometido a unas pruebas de inclinación, y con un desplazamiento de 42 500 toneladas métricas se registró una *altura metacéntrica*[14] de 3,9 metros.

La dotación, oficialmente compuesta por 103 oficiales más 1962 suboficiales y marineros, no estaba todavía al completo y se fue incorporando

a sus puestos gradualmente durante los meses de julio y agosto. En realidad, no pernoctaban aún a bordo del *Bismarck*, y una vez terminada la jornada de adiestramiento la mayoría se alojaba en los buques-cuartel *General Artigas*[15] y *Oceana*. El sábado, 24 de agosto de 1940, el acorazado estaba finalmente preparado y en condiciones para entrar en servicio con la *Kriegsmarine*. A pesar del verano, era un día nublado y la dotación se encontraba formada en la cubierta alta a la espera de que subiese a bordo el comandante Ernst Lindemann y comenzar así la preceptiva ceremonia de entrega. Lindemann llegó al pie de la escalinata de acceso al buque en una motora blanca acompañado de la bandera de combate. Subió a bordo con los honores requeridos, y acompañado unos pasos detrás por el segundo comandante, el capitán de fragata Hans Oels y del teniente de navío von Müllenheim-Rechberg. A renglón seguido procedió a pasar revista a la guardia de honor, a los oficiales y al resto de la dotación quienes, en posición de firmes, con rostros altivos y orgullosos, formaban impecablemente sobre la cubierta del flamante *Bismarck*. Después, Lindemann se dirigió con ademán ceremonioso hacia popa para pronunciar unas breves palabras. En el escueto discurso dio a entender a su tripulación que quería que se refiriesen a su barco de guerra como «*el navío*» y no «*la nave*», como se dice en alemán, porque —según Lindemann— *un buque de semejante tamaño no podía bajo ninguna circunstancia ser considerado de otro género que no sea el masculino*.

Al pie de la toldilla habilitada para el acto, junto al asta de la bandera, se encontraban dos marinos señaleros, uno de los cuales, Franz J. Scharhag, tenía el inmenso honor de sostener la bandera de combate del navío enrollada bajo su brazo derecho. Finalizado el discurso, Lindemann dio la orden de izar la bandera, e inmediatamente el himno nacional alemán comenzó a sonar acompañado por la letra que emocionados, orgullosos y con el vello de punta entonaban a viva voz los marinos alemanes perfectamente formados y presentando armas. Pasaban treinta minutos del mediodía, y el acorazado *Bismarck* acababa de entrar en servicio. En ese momento era el acorazado más moderno del mundo con todos los adelantos técnicos que la competente ingeniería naval alemana había desarrollado hasta ese momento.

El capitán Ernst Lindemann llegando a bordo para tomar el mando del acorazado (bajo licencia CC BY-SA 3.0 de).

PERÍODO DE PRUEBAS

Inmediatamente después de que el *Bismarck* entrase en servicio, la dotación fue dividida en brigadas y comenzó el adiestramiento a jornada completa de manera intensiva. Este entrenamiento incluía continuos recorridos guiados por el acorazado, vigilancia antiaérea y zafarranchos de combate en el puerto para así familiarizarse con el buque, sus modernos equipamientos y para acostumbrar a la dotación a trabajar en equipo y con celeridad. Las alarmas aéreas, control de daños y zafarrancho de combate eran los ejercicios más comunes y reiterados. Así la tripulación fue dividida en distintas brigadas según su cometido dentro del buque. Las cuatro primeras brigadas estarían integradas por los servidores de la artillería principal y secundaria, las dos siguientes por la dotación de los cañones antiaéreos, en una séptima brigada se encuadraban marineros dedicados a distintos y variados oficios como sastres, camareros, carpinteros o cocineros, entre otros. El personal restante estaría integrado en otras brigadas compuestas por mecánicos, maquinistas, radiotelegrafistas y señaleros.

El 15 de septiembre, el *Bismarck* abandonó el puerto de Hamburgo por primera vez para comenzar sus pruebas en mar abierto en el Báltico. Su destino era la base naval de Gotenhafen. El mar Báltico era en estas fechas —aún no se había desatado la *Operación Barbarroja*[16]— un escenario muy seguro para realizar ejercicios y pruebas, así que fue utilizado por prácticamente la totalidad de las unidades de la *Kriegsmarine* durante la

guerra. Su única entrada a través del estrecho Skagerrak y el Kattegat estaba muy bien vigilada y fuertemente protegida por campos de minas.

A las cinco de la tarde, mientras arrumbaba al norte bajando por el río Elba, el *Bismarck* tuvo su primer percance, aunque leve. Colisionó con el remolcador que llevaba a proa, el *Atlantik*, pero afortunadamente ninguno de los dos buques sufrió daños y esa tarde el acorazado fondeó sin más novedad en la rada de Brunsbüttel para entrar en el canal de Kiel a la mañana siguiente.

Durante la noche del 15 al 16 de septiembre, mientras se hallaba fondeado, aparecieron aviones británicos y la batería antiaérea del *Bismarck* entró en acción de inmediato. Fueron disparados más de 300 proyectiles de distintos calibres, y aunque es posible que alguno alcanzase el fuselaje de los aeroplanos enemigos, no se observó ningún derribo; algo que curiosamente se va a convertir —como volveremos a ver en las siguientes páginas— en una constante en los posteriores zafarranchos de combate aéreos. Finalizada la alerta aérea sin haber sufrido daños, con las primeras luces del 16 de septiembre el *Bismarck* entró en el canal de Kiel sin mayor novedad.

El canal de Kiel, inaugurado en junio del año 1895 por el Káiser Guillermo II, tiene 98 kilómetros de longitud y se extiende a través de Schleswig-Holstein al sur de Dinamarca, (desde Brunsbüttel a Kiel-Holtenau) uniendo el mar del Norte con el Báltico, y evitando de este modo un viaje mucho más largo y expuesto rodeando la península de Jutlandia. El largo trayecto del canal se encontraba jalonado por varios puentes que unían ambas orillas. Aunque sólo unos pocos eran levadizos, esto no suponía ningún inconveniente para el acorazado alemán, pues en su construcción se había previsto hasta el más mínimo detalle, por lo que el palo mayor del *Bismarck* tenía la peculiaridad de ser telescópico. El *Bismarck* pasó por el canal asistido como era preceptivo por remolcadores sin mayor novedad. A las 14:48 horas del 17 de septiembre entró en la esclusa de Kiel-Holtenau y finalmente salió del canal para atracar en el puerto de Kiel, donde permaneció toda una semana corrigiendo detalles y embarcando provisiones. Tras cuatro días más amarrado a la boya marcada como A 12 en el centro de la dársena, el 28 de septiembre, el *Bismarck* abandonó Kiel y se dirigió hacia el este escoltado por el *Sperrbrecher 13*[17] hasta la isla de Rügen, y después llegó en solitario a Gotenhafen el mismo día. Iba a ser sometido a las pertinentes *pruebas de mar*[18].

Ya en el puerto de Gotenhafen, y durante los dos meses siguientes, el *Bismarck* realizó múltiples pruebas de navegación, consumo y velocidad en el

Golfo de Danzig. Para correr la *Meilenfahrten*[19] el acorazado se desplazaba a la ciudad costera de Neukrug al este del golfo de Danzig donde las aguas tenían una profundidad de unos 65 metros. Llegado el 23 de octubre, el navío quedó listo para navegar a toda máquina. Los resultados demostraron ser excelentes, incluso mejores de lo esperado, superando las previsiones de los ingenieros navales más optimistas. La planta propulsora, originalmente diseñada para obtener 138 000 caballos y 29 nudos, alcanzó una potencia de 150 170 caballos y los 31 nudos. Esto convertía al *Bismarck* en uno de los acorazados más rápidos del mundo; claramente superior en este aspecto a cualquier acorazado de la *Royal Navy* incluidos los nuevos de la serie *King George V*. Quedaba patente que aunque la *Kriegsmarine* era notablemente inferior a la *Royal Navy* en número de unidades de superficie, la superaba en calidad.

Durante su estancia en Gotenhafen, las dos cúpulas giratorias de 10,5 metros que albergaban los telémetros fueron instaladas sobre la *cofa*[20] y a popa respectivamente. La batería antiaérea tampoco estaba al completo, y los cuatro montajes dobles de 105 mm del nuevo modelo C37 fueron ahora instalados conforme a lo establecido. A mediados de noviembre, comenzaron los primeros ejercicios de tiro con la artillería secundaria y a finales del mismo mes se dispararon por primera vez los ocho cañones de la artillería principal demostrando que el navío era una extraordinaria plataforma de tiro. Durante los días posteriores todas las pruebas concluyeron de manera satisfactoria. Llegado el 5 de diciembre, el *Bismarck* abandono el Báltico y regresó a Hamburgo, donde atracó el día 9 después de pasar una vez más por el canal de Kiel.

Una vez en el puerto de Hamburgo, el acorazado amarró de nuevo en el muelle de *Blohm & Voss* que le vio «nacer» para recibir los últimos retoques. A la torre «Antón» —la primera contando desde proa— le fue extraído el telémetro de 10,5 metros debido a su escasa utilidad al estar situado muy bajo a proa y poder ser dañado por el agua del mar con las cabezadas del buque a altas velocidades o con mar picada. Al buque también le fue aplicada una pintura de camuflaje usada por la mayoría de las grandes unidades de superficie alemanas de la época, pero personalizada atendiendo a la eslora y silueta que presentaba cada barco. En el caso del *Bismarck* se trató de tres franjas blancas y negras sobre el casco y la superestructura, con la proa y la popa en gris oscuro y blancas olas falsas pintadas a proa justo donde el gris claro daba paso al tono más oscuro. Este original camuflaje le imprimió al acorazado una inconfundible personalidad propia. Para facilitar a la

Luftwaffe[21] el reconocimiento aéreo, se pintaron en grandes dimensiones los emblemas nacionales con la esvástica o cruz gamada en la cubierta superior a popa y en el castillo de proa. Para no ser identificados por aviones enemigos, estas grandes esvásticas eran cubiertas con lonas grises especialmente habilitadas para esa función. Además, la parte superior de las torres de la artillería principal y secundaria se pintó también de gris oscuro.

La dotación del flamante navío disfrutó de un permiso por Navidades. Imbuidos por la emoción de la llegada del nuevo año, muchos de estos jóvenes marinos soñaban con aportar grandes logros navales a bordo de su nuevo y moderno acorazado a lo que parecía por entonces una pronta victoria de Alemania en la guerra, sin saber que ésta sería su última oportunidad de poder ver, disfrutar, abrazar y besar a sus familiares. Entre los días 16 al 31 de diciembre de 1940, el Capitán de Corbeta Adalbert Schneider quedó al mando del *Bismarck* en ausencia del comandante Ernst Lindemann, quien también estuvo de permiso navideño.

El 24 de enero de 1941, con toda la tripulación de regreso tras el paréntesis navideño, el *Bismarck* estaba ya listo para volver al mar Báltico y continuar sus ejercicios, pero ese frío invierno el canal de Kiel estaba temporalmente bloqueado por el hielo y un mercante hundido alcanzado por las bombas de la *R.A.F.*[22] Ante este contratiempo, el Alto Mando naval alemán rechazó la posibilidad de que el acorazado navegase alrededor de la península de Jutlandia bordeando las costas danesas —esto suponía una costosa y arriesgada navegación de casi 500 km—, por lo que la salida del acorazado tuvo que ser retrasada. De este modo, el adiestramiento continuó en el puerto durante el mes de febrero hasta que el canal quedó libre de hielo con la proximidad de la primavera y el mercante hubo sido retirado. Durante este tiempo, el agregado naval de la embajada sueca en Berlín, Anders Forshell, visitó formalmente el nuevo acorazado alemán. Parece ser que, a través de la embajada británica en Estocolmo, el almirantazgo inglés tuvo una primera descripción del emblemático navío germano. Naturalmente, fue el agregado naval sueco y su séquito quienes informaron a los ingleses.

Finalmente, el día 6 de marzo, el *Bismarck* zarpó de Hamburgo y descendió por el Elba fondeando en la rada de Brunsbüttel pasado el mediodía, acompañado de dos dragaminas y un rompehielos como protección contra posibles ataques de aviones torpederos enemigos. Poco después de las 8 de la mañana del día siguiente, el *Bismarck* levó anclas y procedió a entrar en la esclusa de Brunsbüttel asistido por dos remolcadores. A continuación, el buque pasó una vez más por el canal de Kiel escoltado por dos modernos

cazas *Messersmicht-109* de la *Luftwaffe* que proporcionaban protección aérea. El 8 de marzo, poco antes de las nueve de la mañana, mientras se aproximaba a la esclusa de Kiel-Holtenau, el *Bismarck* quedó varado en la cara sur del canal teniendo que ser asistido por uno de los remolcadores, aunque el acorazado pudo liberarse de las aguas bajas sin grandes contratiempos.

No obstante, debido a este incidente, el flamante *Bismarck* —que sin pretenderlo había arrastrado su enorme «panza» por el fondo del canal— se dirigió al puerto de Kiel donde entró en dique seco para revisar la quilla, las hélices y los timones, momento que fue aprovechado para aplicarle una nueva mano de patente antiincrustante bajo la línea de flotación. En este punto debemos recordar que la profundidad del canal de Kiel era de poco más de diez metros —no llegaba en ningún caso a los 11 metros—, por lo que el enorme *Bismarck* rozaba los límites de su navegación. El calado estándar del navío era de 9.33 metros y a plena carga de 10.30 metros, lo que sumado a los lodos y sedimentos acumulados en el fondo —a pesar de su periódica limpieza— provocaba que en determinados puntos de los casi 100 km de longitud del canal, el acorazado dispusiera bajo su quilla de poco más de un palmo de agua, es decir unos 25 centímetros, por lo que este incidente entraba dentro de las previsiones alemanas a pesar de las precauciones tomadas siempre que se acometía el paso del canal en uno u otro sentido.

El 14 de marzo, finalizados los trabajos de revisión de los fondos del buque, éste salió del dique seco y fue remolcado hasta Scheerhafen donde se alinearon de nuevo las baterías, y se embarcaron provisiones, munición, combustible y agua. Al día siguiente se equipó al acorazado con dos hidroaviones de reconocimiento *Arado Ar 196*. Se trataba de los dos primeros de un total de cuatro aparatos que se incorporarían con posterioridad.

A pesar de que estos aparatos no tuvieron la oportunidad de ser puestos en servicio desde el *Bismarck*, eran —al menos en teoría— un complemento muy importante para el buque pues cumplían la función de explorar más allá de donde alcanzaban los medios de detección de a bordo; del mismo modo, también se podían emplear como observadores de tiro de la artillería propia, transmitiendo al buque datos sobre las aproximaciones de las salvas que disparaba. Para la incursión oceánica sobre el tráfico mercante británico que debía desempeñar el *Bismarck*, contar con estos aviones de reconocimiento era de gran ayuda a la hora de detectar posibles convoyes o mercantes aislados, así como para dar la alarma en caso de que se detectara algún acorazado o formación de combate enemiga en las proximidades y así darle al acorazado tiempo suficiente para desaparecer sin ser detectado. No obstante,

como conoceremos más adelante, en la única ocasión que desde el *Bismarck* se intentó poner en el aire uno de estos aparatos *Arado Ar 196*, no fue posible.

El día 17 de marzo, el *Bismarck* partió de Kiel escoltado por el viejo acorazado *Schlesien*[23] y el *Sperrbrecher 36*, poniendo proa hacia el este con destino Gotenhafen.

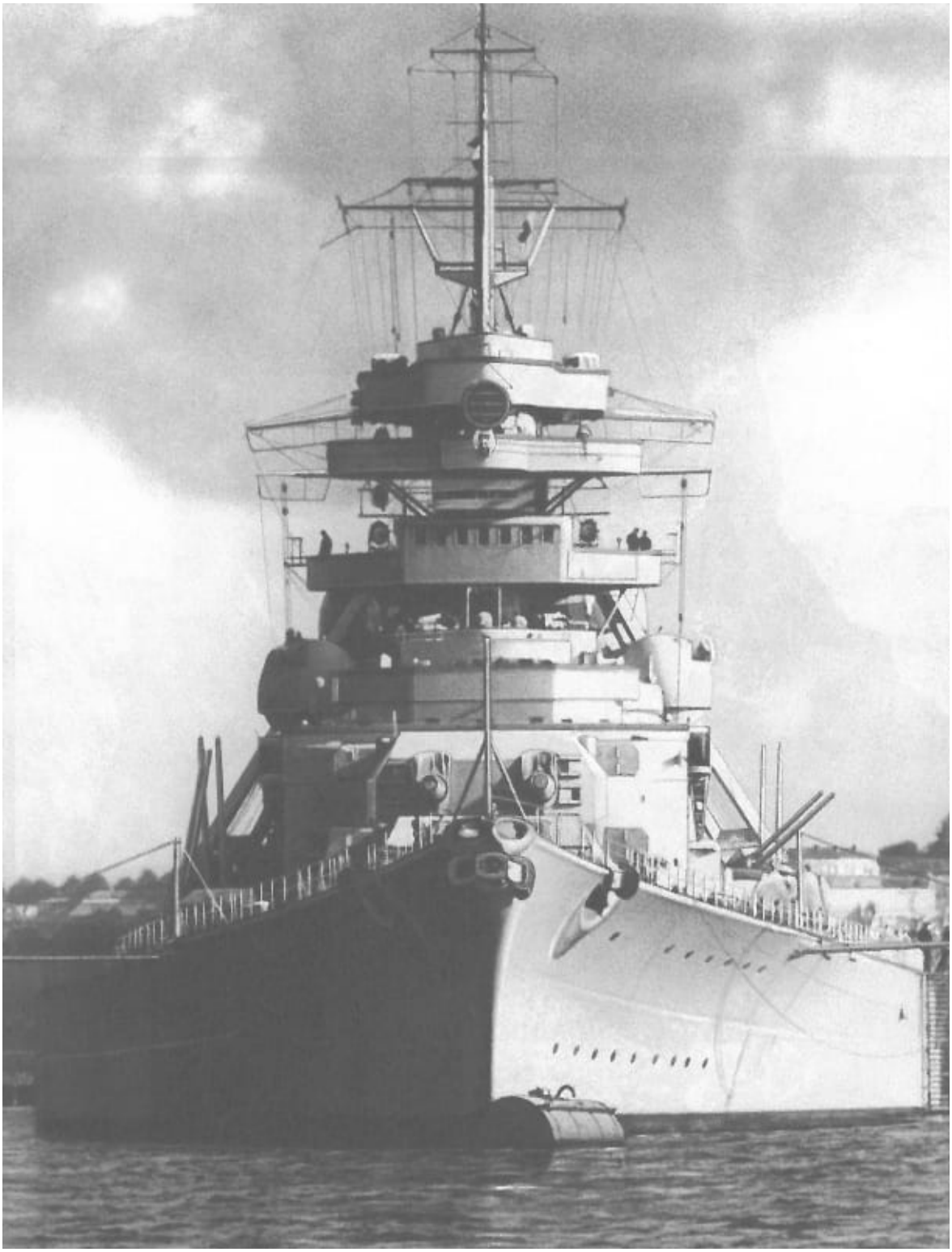
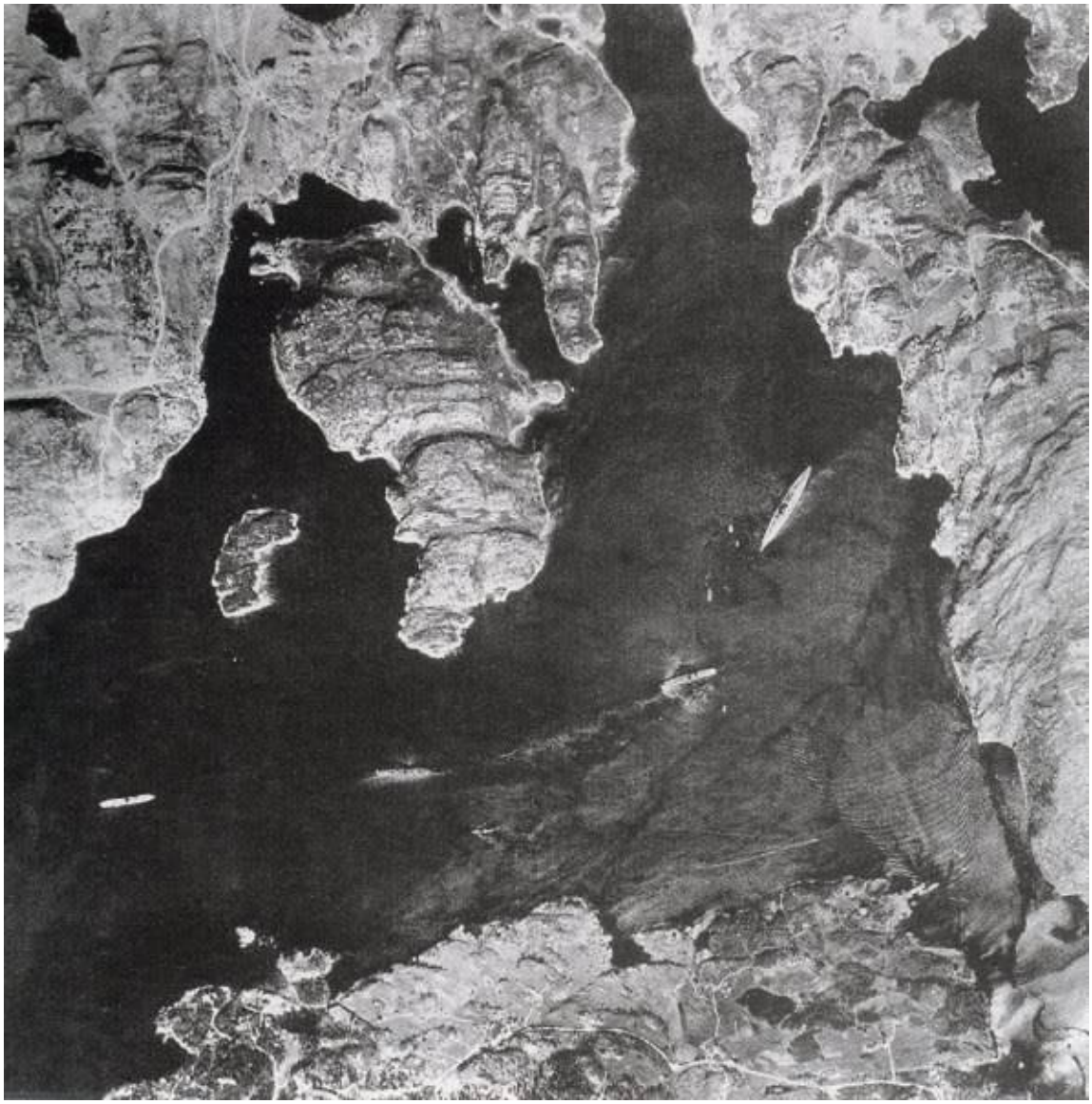


Ilustración del *Bismarck* visto desde proa (cordonpress).



21 de mayo de 1941. El *Bismarck* anclado en Noruega antes de su partida (foto de Michael Suckling).

OPERACIÓN RHEINÜBUNG

Después del éxito logrado por los buques de superficie de la *Kriegsmarine* en aguas del Atlántico durante el invierno de 1940-41, el Alto Mando naval alemán decidió montar una operación mucho más ambiciosa. La idea era enviar al Atlántico un poderoso grupo de combate formado por los acorazados *Bismarck*, *Tirpitz*, *Scharnhorst* y *Gneisenau* con el objetivo de atacar al tráfico marítimo aliado. Los dos últimos acorazados citados se encontraban en Brest, en la Francia ocupada, desde el 22 de marzo después de realizar una exitosa campaña de dos meses en el Atlántico Norte al mando del comandante general de la Escuadra, almirante Günther Lütjens, en la que hundieron o capturaron a 22 barcos mercantes totalizando casi 116 000 toneladas.

El *Bismarck*, a punto de terminar su periodo de adiestramiento en el Báltico, pronto estaría listo para hacerse a la mar en lo que sería su primer crucero de guerra. Sin embargo, al *Tirpitz* que acababa de ser entregado a la *Kriegsmarine* el 25 febrero todavía le quedaban varios meses de adiestramiento, y era improbable que estuviese listo para esa primavera. Además, resultó que el *Scharnhorst* debía entrar en dique seco y someterse a reparaciones en sus máquinas lo que inmovilizaría al buque como mínimo hasta primeros del mes de junio.

El 2 de abril, el mismo día que el *Bismarck* embarcaba los dos últimos hidroaviones *Arado 196*, el Alto Mando de la *Kriegsmarine* dejó clara la estrategia a seguir en su orden de operaciones navales. Descartados el *Tirpitz*

y el *Scharnhorst*; el *Bismarck* y el nuevo crucero pesado *Prinz Eugen* serían enviados al Atlántico Norte a finales de abril, bajo el mando del comandante general de la Escuadra. A estos dos buques se les uniría más tarde en alta mar el *Gneisenau* que saldría desde Brest. La misión de los buques alemanes era la de cañonear a los convoyes aliados que operaban en el Atlántico Norte por encima de la línea del Ecuador. No obstante, tras la experiencia sufrida por el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* en su anterior salida, ahora los convoyes enemigos iban fuertemente protegidos por cruceros o acorazados británicos. Así que llegado el caso, el poderoso *Bismarck* sería el encargado de hacer frente a los posibles buques de escolta, mientras que los otros dos buques procederían sin problemas al ataque y eliminación del convoy enemigo.

El Almirantazgo británico estaba inquieto y tenía serias sospechas de que los alemanes estaban montando una gran operación con buques de superficie. Los británicos, conscientes de la presencia del *Scharnhorst* y el *Gneisenau* en Brest y del peligro que supondría su nueva salida a la mar, se dispusieron a inmovilizarlos mediante bombardeos aéreos. El 6 de abril, un avión *Beaufort* del 22° Escuadrón del *Coastal Command* de la *R.A.F*. al mando del teniente Kenneth Campbell alcanzó al *Gneisenau* con un torpedo a popa. Una vez lanzado el torpedo, al ejecutar la maniobra de elevación el avión británico fue derribado por las baterías antiaéreas, pero el *Gneisenau* tuvo que entrar en dique seco para reparar. Apenas unos días después, durante la noche del 10 al 11 de abril, el acorazado fue alcanzado de nuevo, en esta ocasión por cuatro bombas durante un nuevo *raid* de la *R.A.F.* y, como consecuencia de los impactos, las reparaciones debieron de prolongarse durante meses. Por tanto, sólo el acorazado *Bismarck* y el crucero pesado *Prinz Eugen* —de 18 400 toneladas a plena carga—, estarían en condiciones de adentrarse en el Atlántico para hacer la guerra al tráfico marítimo británico. Este crucero había sido entregado a la *Kriegsmarine* el 1 de agosto de 1940, 23 días antes que el propio *Bismarck*.

Con todo esto, parece que había más que suficientes argumentos para cancelar la salida del *Bismarck* y esperar hasta el otoño a que el *Tirpitz* o los acorazados estacionados en Brest estuviesen totalmente listos y operativos. A todos estos imprevistos se añadía el hecho de que las cortas noches primaverales aumentaban las posibilidades de que los buques alemanes fuesen detectados antes de alcanzar el Atlántico.

Pero, a pesar de este cúmulo de inconvenientes, la idea de sacar al *Bismarck* y al *Prinz Eugen* al Atlántico en la primavera de 1941 no era ni mucho menos descabellada. La posición de Inglaterra era crítica, y darle cinco

meses de relativa tranquilidad en el mar no haría más que concederle un balón de oxígeno y reforzar su posición. Conforme avanzaba la contienda, también existía el creciente temor de que los Estados Unidos pudiesen entrar en guerra, lo que reduciría de forma considerable los movimientos de la flota germana. Resultaba también irónico mantener a un costoso navío con el potencial del *Bismarck* —casi 200 millones de marcos—, atracado en su base sin hacer nada, algo que suponía a la par el peligro de sufrir ataques aéreos que de tener éxito inmovilizarían al buque durante un largo periodo, tal y como le había sucedido al *Gneisenau*. Sopesando todas estas probabilidades, hipótesis y posibilidades, el Gran almirante Erich Raeder no quiso aflojar en ningún momento la presión sobre la navegación británica y decidió a toda costa seguir adelante con la operación. Lo más importante para el éxito del plan alemán era que los dos buques de la *Kriegsmarine* alcanzasen el Atlántico abierto sin ser detectados. Si lo lograban, podrían perderse en la inmensidad del océano y lanzarse impunemente a «devorar» convoyes británicos. Evidentemente, Raeder conocía los planes de la inminente invasión de Rusia, y sabía también que una vez desatada, la atención de Hitler y el esfuerzo de Alemania se centrarían en el frente del Este.

Mientras tanto, el almirante Günther Lütjens se encontró en París el 8 de abril con el comandante en jefe de la flota submarina, vicealmirante Karl Dönitz, para perfilar el apoyo que el arma submarina tendría que proporcionar a su agrupación. Se acordó que los submarinos permanecerían como de costumbre en sus posiciones asignadas, pero si surgiese cualquier oportunidad de una acción coordinada con el *Bismarck* se explotaría al máximo. Además, el comandante general de la Escuadra estaría constantemente informado de la disposición de los *U-boote* y de las intenciones del mando submarino. Atendiendo a todas estas disposiciones, un oficial de enlace de submarinos fue destinado a bordo del *Bismarck*. A pesar de lo acordado, y la buena disposición de Dönitz, la coordinación de las unidades submarinas con el acorazado dejó mucho que desear, no logrando intervenir ningún *U-boote* en apoyo o ayuda del acorazado.

El 22 de abril, el almirante Lütjens estableció los detalles de la operación que recibió el nombre en clave de *Rheinübung*[24]. La salida de los buques alemanes era inminente, pero el 23 de abril, el *Prinz Eugen* sufrió una avería mientras se dirigía a Kiel por la explosión de una mina magnética en el Báltico. Así que las necesarias reparaciones obligaron a retrasar el inicio de la operación hasta la luna nueva del mes de mayo. Tres días después, el 26 de abril, los almirantes Lütjens y Raeder mantuvieron una entrevista en Berlín

donde pudieron analizar la situación a fondo. El comandante general de la Escuadra sugirió a Raeder la posibilidad de retrasar la operación hasta que el *Scharnhorst* o el *Tirpitz* estuvieran listos. El gran almirante, sin embargo, rechazó la idea argumentando que la *batalla del Atlántico* debía reanudarse lo antes posible. No estaba dispuesto a conceder un respiro a los ingleses:

«Quién sabe, Lütjens, si dentro de dos o tres meses podremos siquiera zarpar. No tenemos posibilidad de elección. ¡El Bismarck y el Prinz Eugen deben operar!».

La respuesta de Lütjens a las palabras de Raeder parece ser que fue premonitoria:

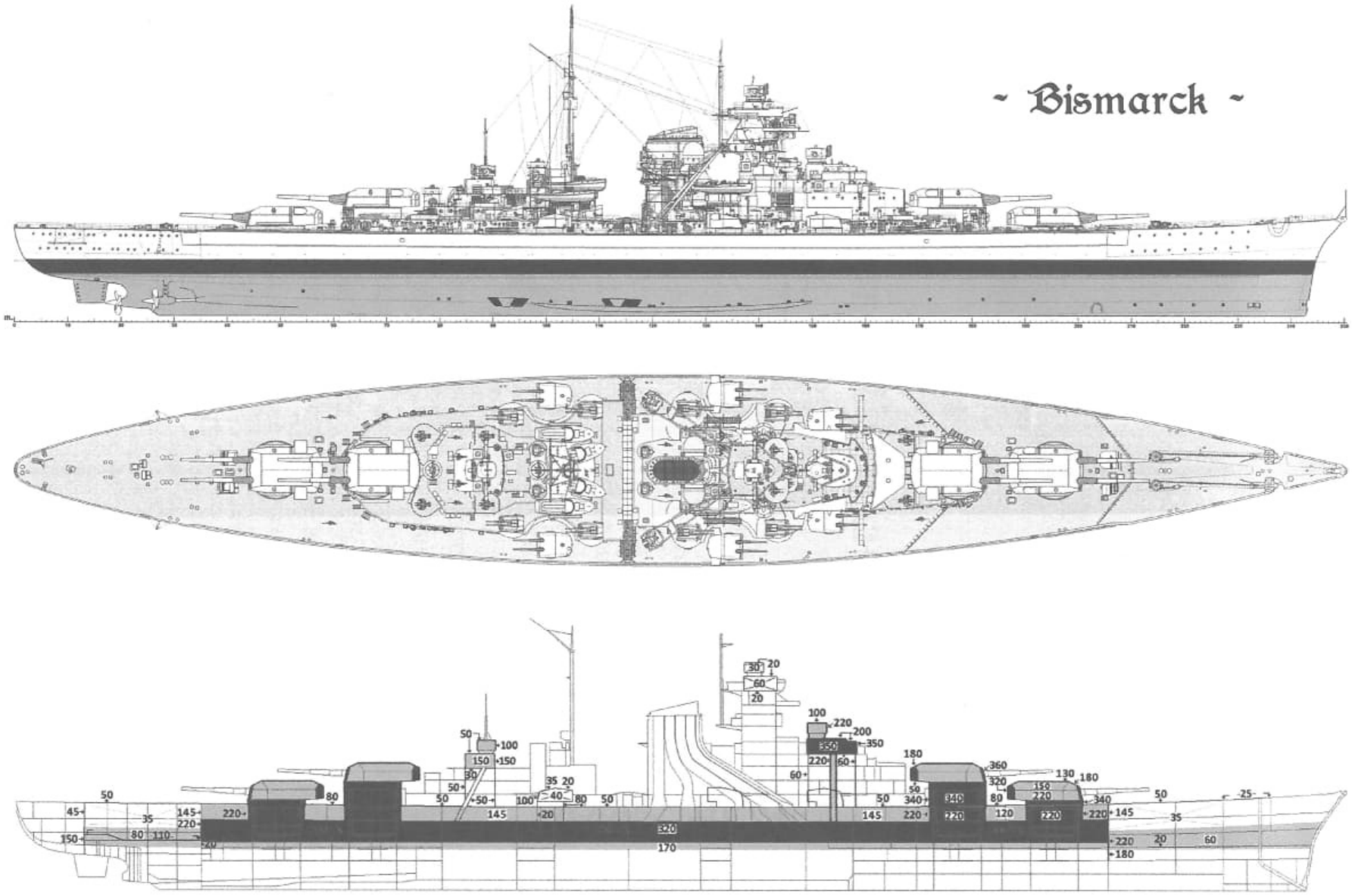
Estoy convencido de que en esta lucha desigual entre nosotros y la Royal Navy, tarde o temprano tendré que perder mi vida.

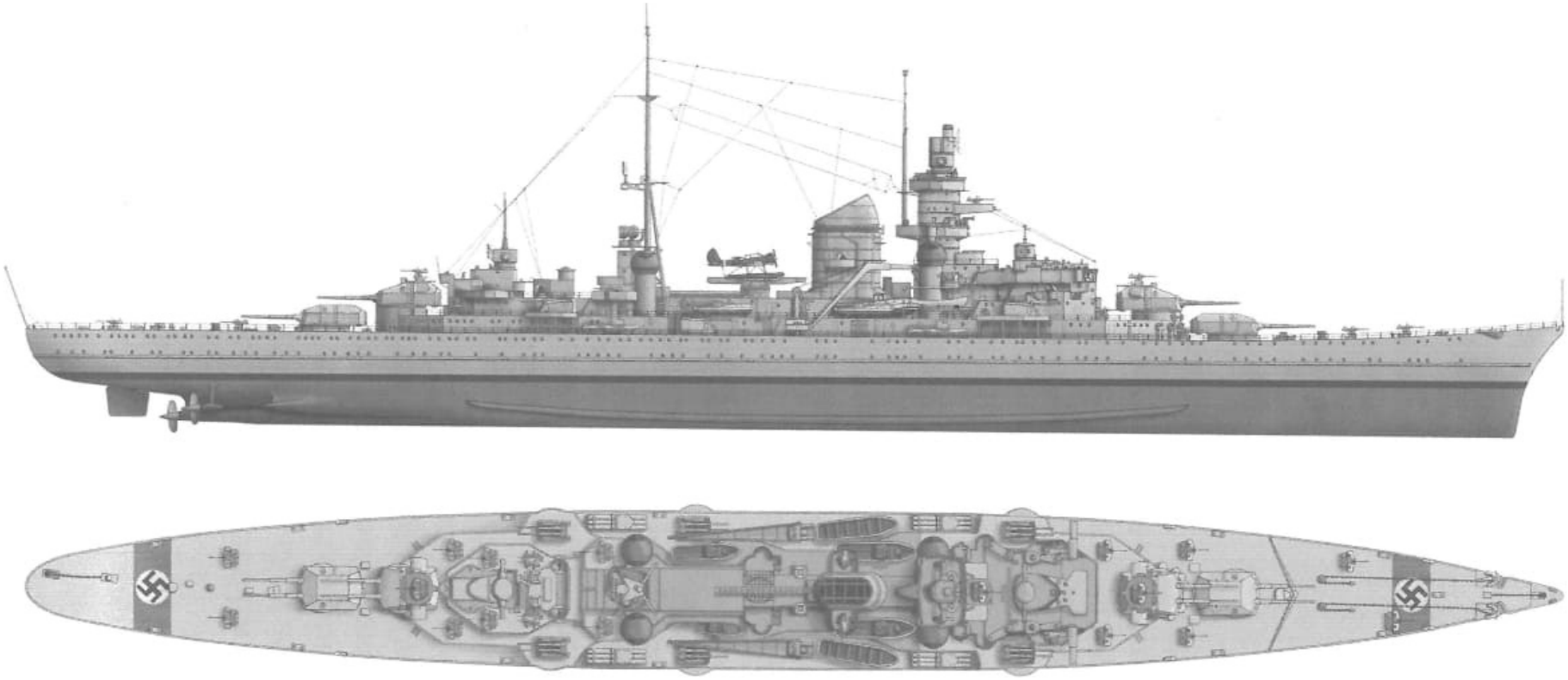
Mientras el Alto Mando deliberaba, abordo del *Bismarck* se perfilaban los últimos detalles. A finales de abril, se instalaron dos nuevos montajes cuádruples antiaéreos de 20 milímetros a ambos lados del mástil-torre sobre la plataforma del proyector luminoso. El 28 de abril, el comandante Ernst Lindemann informó al Alto Mando de la *Kriegsmarine* (OKM), al Grupo Norte, al Grupo Oeste, y al comandante general de la Escuadra —almirante Lütjens—, que el acorazado *Bismarck* se encontraba listo, en plenas condiciones operativas, con provisiones de combate y suministros para la marinería que le garantizaban una autonomía de tres meses. La propia tripulación del *Bismarck* —nueva y entusiasta como su buque, con una edad media de 21 años— creó un periódico que tituló *Die Schiffsglocke*[25], título muy marinero cuyo primer y único número aún olía a tinta fresca. Acababa de imprimirse el 23 de abril bajo la dirección de Gerhard Junack, ingeniero jefe.

El 5 de mayo, Hitler, acompañado de Keitel y de un nutrido séquito, hizo una visita al puerto de Gotenhafen para inspeccionar el *Bismarck* fondeado en la rada y el *Tirpitz* atracado en el muelle. El Gran almirante Raeder no estaba presente ese día, y fue el almirante Günther Lütjens quien recibió al *Führer*; no obstante, no le informó de la fecha exacta prevista para la inminente salida a la mar en misión de crucero de guerra de la agrupación. Ese día Hitler almorzó de manera distendida con los jefes y oficiales del *Bismarck*. Durante la comida el *Führer* comentó la poca voluntad que veía en los Estados Unidos de entrar de manera abierta en el conflicto, a lo que Lindemann se atrevió a replicar apuntando que no se debía descartar su más que segura intervención.

El 13 de mayo, el almirante Lütjens y su Estado Mayor —compuesto por 65 miembros— embarcaron en el *Bismarck*, y después el buque pasó toda la tarde en el golfo de Danzig realizando ejercicios de toma de petróleo en alta

mar junto al *Prinz Eugen*. Al día siguiente, durante otros ejercicios con el crucero ligero *Leipzig*, la grúa de 12 toneladas de babor del *Bismarck* se averió, y debido a las necesarias reparaciones la partida se demoró un par de días más. Finalmente, el 16 de mayo el almirante Lütjens informó al Alto Mando que los buques estaban listos para hacerse a la mar, y la fecha de comienzo de la Operación *Rheinübung* quedó fijada para el 18 de mayo.


- Bismarck -



- Prinz Eugen -

COMBATE EN EL ESTRECHO DE DINAMARCA

La *batalla del estrecho de Dinamarca*, también conocida como La *batalla de Islandia*, fue un tenso y corto combate naval de poco más de un cuarto de hora. Un duelo de titanes en el que los buques de guerra más grandes de la tierra en ese momento —el *Bismarck* y el *Hood*— se vieron obligados a medir sus fuerzas dando como resultado el hundimiento de uno de ellos.

Al amanecer del 24 de mayo, el tiempo mejoró y la visibilidad aumentó. La agrupación alemana mantenía un rumbo de 220° y se desplazaba a una velocidad de entre 28 y 29 nudos, cuando a las 05:15, los hidrófonos del *Prinz Eugen* detectaron el ruido de buques por babor. A las 05:37, los alemanes avistaron primero humo en el horizonte y enseguida lo que creyeron que era un crucero ligero a unas 19 millas (35 190 metros) por babor. Seis minutos después, a las 05:43, otra unidad sin identificar fue avistada también por babor, y seguidamente en el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* se tocó zafarrancho de combate. A bordo del *Bismarck*, la identificación de los buques enemigos era dudosa para los observadores, y de momento creían ahora que se trataba cruceros pesados. No obstante, al irse reduciendo las distancias pronto surgió el temor de que fuesen acorazados. Sus sospechas se verían confirmadas en apenas unos minutos. Los buques británicos eran el crucero de batalla *Hood* y el acorazado *Prince of Wales* —el acorazado más reciente de la *Royal Navy*— que navegaban a toda máquina apuntando sus proas hacia la agrupación

alemana con la clara intención de acortar distancias, a una velocidad de 28 nudos y con un rumbo de 280°. Probablemente, el vicealmirante Lancelot Ernest Holland, en el *Hood*, consciente de la vulnerabilidad de su crucero de batalla en un combate a larga distancia, trataba de aproximarse rápidamente antes de abrir fuego, aumentando de este modo sus posibilidades de salir victorioso. Ante esta situación, al almirante Lütjens —a pesar de sus reticencias— no le quedó otro remedio que aceptar y encarar el combate.

Debido a la gran similitud de las siluetas —a pesar de la diferencia de desplazamiento— de los buques alemanes a tan larga distancia, a las 05:49, Holland ordenó concentrar el fuego sobre el buque alemán que marchaba en cabeza —se trataba del *Prinz Eugen*— creyendo que era el *Bismarck*. En ese momento los buques británicos cayeron 20° a estribor en un nuevo rumbo de 300° para acelerar todavía más la aproximación. A las 05:52, justo antes de abrir fuego, Holland identificó por fin al *Bismarck* y ordenó cambiar de blanco sobre el buque de la derecha, pero por alguna razón el *Hood* continuó apuntando al buque alemán en cabeza. A bordo del *Prince of Wales* sin embargo, concentraron su tiro correctamente sobre el *Bismarck* que marchaba detrás del *Prinz Eugen*. De repente, a las 05:52, y con la distancia ya reducida a unas 12,5 millas marinas (23 150 metros), el *Hood* abrió fuego, seguido del *Prince of Wales* apenas 30 segundos después. Los artilleros navales que servían en estos enormes cañones atestiguan que «la onda expansiva casi te hacía perder el conocimiento y densas nubes de humo de cordita, negro y de olor amargo, se te aferraban a la garganta, cegaban los ojos».

Los proyectiles británicos iban hacia la escuadra alemana con una velocidad de salida de más de 2500 km por hora. Eran las 05:53. Ambos buques habían abierto fuego con las torres proeles ya que, debido a su desfavorable ángulo de aproximación, las torres de popa todavía no podían orientarse hacia el blanco. La primera salva del *Prince of Wales* cayó a la derecha a popa del *Bismarck*, después el cañón número 1 de la torre «A» cuádruple de proa quedó temporalmente fuera de servicio debido a fallos mecánicos y no pudo tirar más. La segunda, tercera y cuarta salvas del *Prince of Wales* cayeron largas. Las primeras salvas del *Hood* cayeron cortas respecto al *Prinz Eugen*. Ambos buques alemanes habían sido objetivo de los disparos británicos.

Las salvas británicas caían cada vez más cerca, pero los cañones alemanes, sorprendentemente permanecían todavía en silencio. La tensión en los dos buques alemanes era enorme al ver los enormes surtidores de agua que se levantaban a su alrededor —algunos de ellos ya peligrosamente cerca—

por los impactos de los cañones navales ingleses. A bordo del *Bismarck*, el director de tiro, capitán de corbeta Adalbert Schneider, en el puesto director de tiro, solicitaba una y otra vez permiso para abrir fuego sin recibir respuesta alguna desde el puente.

Por fin, a las 05:55, mientras el vicealmirante Holland caía con sus buques 20° a babor mostrando su perfil —maniobra que permitió a los alemanes identificar ahora claramente al crucero de batalla *Hood* y a un acorazado de la clase *King George V*—, el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* respondieron concentrando su tiro sobre el *Hood*. La primera salva del *Bismarck* cayó corta. A las 05:56, la quinta salva del *Prince of Wales* volvió a caer larga, pero la sexta ahorquilló al *Bismarck*, aunque a bordo del acorazado británico no se observó impacto alguno. El tiro inicial de los alemanes había sido excelente, y a las 05:57 el *Prinz Eugen* ya había alcanzado al *Hood* a la altura del palo mayor provocándole un gran incendio que se extendió hasta la segunda chimenea. Uno o más proyectiles de 203 mm habían alcanzado municiones de artillería antiaérea situadas en la cubierta alta. No obstante, el *Bismarck* también había sido ya alcanzado, y Lütjens ordenó al *Prinz Eugen* cambiar de blanco y abrir fuego sobre el otro acorazado que hasta ese momento disparaba sin ser molestado, junto con las tres torres de babor de la artillería secundaria del *Bismarck* —150 mm— que acababa de entrar en acción.

Últimos momentos del *Hood* (J.C. Schmitz-Westerholt).

HMS *Hood* durante la batalla del Estrecho de Dinamarca (cordonpress).

EL DRAMA DEL HOOD

A las 06:00, el *Hood* y el *Prince of Wales* volvieron a caer otros 20° a babor para poder por fin utilizar también sus torres de popa. Pero a las 06:01, y a una distancia inferior ya a 9 millas (16 668 metros), la quinta salva del *Bismarck* alcanzó de lleno al *Hood*, atravesó su blindaje vertical, y penetró en uno de los pañoles de municiones de las torres de popa —donde se almacenaban 112 toneladas de cordita— haciéndolo saltar literalmente por los aires. Desde su puesto de ametrallador en la cubierta del *Bismarck* Wilhelm Wieck lo percibió así:

Una enorme llamarada surgió de la popa del buque de guerra británico Hood. *Inmediatamente ascendió una columna de fuego de unos trescientos metros de altura y formó una oscura nube de humo. Ésta aumentó de tamaño y ascendió hacia el cielo, dejando caer residuos incandescentes al mar […] cuando el humo se disipó, no quedaba nada del* Hood.

Desde el *Prinz Eugen*, el oficial artillero Jaspers —capitán de corbeta— observó con detalle el alcance del acorazado británico, siendo su relato una de las más precisas descripciones de este hundimiento:

Se produjo una indescriptible explosión entre la segunda chimenea y el mástil posterior cuando alcanzó su destino una salva de todos los 380 mm de la nave almirante alemana. Pareció destrozar todo lo que había debajo con fuerza irresistible. Por los cráteres abiertos en la masa grisácea brotaban gigantescas llamas que sobrepasaban la altura de los mástiles, iluminando por unos segundos el centro de la nave enemiga a través de un espeso humo

gris, que se extendía hacia proa de modo impresionante. El comandante, y todos los que pudieron contemplar directamente la escena, vieron cómo esa masa gris, orlada en rojo, compuesta de humo, fuego y vapor, crecía rápidamente hasta formar una especie de inmensa sombrilla, una columna turbulenta dividida en dos penachos en la parte superior, y curvada en forma de parábola incandescente en la inferior, mientras se elevaba cada vez más hasta estallar hacia el cielo proyectando fragmentos ardientes. Habían saltado los pañoles de municiones de popa, lanzando al aire una especie de masa color minio, que parecía al rojo vivo y que caía pesadamente al mar. Lo que se elevó hasta la mitad del mástil debió ser una de las torretas posteriores de 380 mm. Otros objetos combustibles —balsas, embarcaciones, vigas— que debían encontrarse en la torreta, o cerca de ella, se esparcieron por el océano y quedaron a la deriva, ardiendo y desprendiendo denso humo en la superficie del mar. En medio de tan infernal explosión, aún se alcanzó a ver una lengua de fuego anaranjada: las torretas delanteras del Hood *habían disparado por última vez.*

Si duda, todos los observadores alemanes quedaron impresionados por la enorme explosión. El director de tiro del *Bismarck* —teniente Schneider**[26]**— gritó por los altavoces: *¡se está hundiendo!* El *Hood*, construido en 1916 en los astilleros de Claydeside; el mítico *Hood*, casi doce metros más largo que el *Bismarck* —medía 262 metros—, orgullo de la *Royal Navy* y durante veinte años el buque de guerra más grande del mundo, se partió por la mitad y se hundió en apenas dos minutos. Desapareció en posición 63°22' norte y 32° 17' oeste. Primero la popa e inmediatamente la proa. Ni siquiera hubo tiempo para ordenar el abandono del buque. Los alemanes no se lo podían creer y los británicos no se lo creían, pero el *Hood*, el legendario *Hood* —encarnación del poder marítimo del Imperio Británico— había desaparecido literalmente de la superficie del océano. El artillero antiaéreo Wilhelm Wieck a bordo del *Bismarck* apunta:

Ya fueran amigos o enemigos, nadie que presenció esta terrible escena pudo permanecer indiferente. Es cierto que la tripulación del Bismarck, *donde yo estaba al mando de una batería antiaérea, se regocijó por la victoria. Sin embargo, noté que algunos de los marineros que estaban a mí alrededor tenían lágrimas en los ojos mientras observaban cómo se hundía el navío británico. Se ponían en el lugar de los marineros que estaban perdiendo la vida.*

El vicealmirante Holland con todo su estado mayor, el comandante del *Hood* capitán de navío Ralph Kerr, los oficiales, suboficiales y toda la

marinería, todos perecieron, y es que de una dotación de 1421 hombres sólo se salvaron tres que fueron recogidos con evidentes signos de hipotermia horas después por el destructor *Electra*[27] (capitán de fragata Cecil Wakeford May) y trasladados a tierra firme más tarde, desembarcándolos en el puerto de Reikiavik, en Islandia. En el momento de recibir la orden de búsqueda de posibles supervivientes del acorazado inglés, el destructor *Electra* se encontraba a 111 km del lugar del hundimiento. Cabe la posibilidad de que hubiese más marineros del *Hood* en el agua y que pereciesen ahogados, arrastrados a las profundidades por el rápido hundimiento o víctimas de la hipotermia antes de la llegada del *Electra*. Uno de los tres hombres rescatados era el marinero de 18 años Ted Briggs.

Según el relato de este superviviente, a eso de las 5:58 el HMS *Hood* recibió un tiro rasante que impactó sin explotar destruyendo parte de la plataforma alta de observación ubicada en el tope del mástil principal, por encima del puente de navegación. Como consecuencia del impacto, varios cuerpos destrozados cayeron en el puente inferior. A eso de las 6:00 mientras se intentaba identificar a alguno de los cuerpos caídos, uno de los tiros de la sexta andanada del *Bismarck* penetró la coraza horizontal entre el centro y la popa y encendió los depósitos de munición de las torres principales de popa del acorazado. Esto produjo una llamarada fulgurante y repentinamente explotó en una dantesca bola de humo y fuego, partiendo al crucero en dos partes.

Ted Briggs quien estaba en su puesto de combate en la plataforma del *compás*[28] junto a otro marino llamado Frank Tuxworth y a William Dundas en la sala de brújulas, vio la bola de fuego y no recordó haber sentido explosión alguna cuando una gran masa de humo invadió el puente de mando. Observó los segundos finales del almirante Holland quien permanecía sentado en su silla en el puente del compás y aferrado a la estructura, aparentemente en completo mutismo y sin intenciones de salvarse mientras la inclinación horizontal y la escora aumentaban rápidamente. El capitán del *Hood*, Ralph Kerr permaneció a su lado en la misma actitud.

A medida que se perdía el equilibrio en el puente y la parte de proa se empezaba a hundir, Briggs —aturdido y sin tener un conocimiento exacto de la situación real— supo que era el fin cuando la inclinación alcanzó los 30-40° y a pesar de que no se dio ninguna orden de abandono de buque, Briggs pudo alcanzar la salida gracias a que el oficial de navegación, John Warrand, le permitió salir primero y Briggs pudo descender por la escala que conducía al puente del almirante junto a otros miembros y se lanzó a las

gélidas aguas apenas la estructura tocó el agua. La parte proel del *Hood* se hundió en menos de tres minutos.

Siguiendo su testimonio, Briggs contó que fue arrastrado hacia las profundidades por la succión del agua que la masa en descenso del *Hood* creaba a su alrededor, afortunadamente, el chaleco salvavidas que llevaba puesto y las enormes burbujas de aire que emanaban desde lo profundo lo levantaron hacia la superficie apareciendo a menos de cien metros de la proa que se hundía en ese preciso instante, en medio del humo y el fuego del aceite sobre las aguas. Este afortunado marinero prestó servicio en la *Royal Navy* hasta el año 1973, ascendiendo hasta el escalafón de oficiales y siendo condecorado por la reina Isabel II con la *Excelentísima Orden del Imperio Británico*.

Una vez hundido el *Hood*, el *Bismarck* viró a estribor y concentró su fuego sobre el *Prince of Wales* que ahora se encontraba en evidente desventaja. El acorazado británico había tenido que maniobrar en el último momento para evitar colisionar con los restos del malogrado *Hood*, lo que le acercó más a los navíos alemanes. Pasaban dos minutos de las seis de la mañana, cuando la certera artillería del *Bismarck* alcanzó al *Prince of Wales* en el puente, matando a todos los presentes menos al comandante, capitán de navío John Catterall Leach y otro hombre, el contramaestre señalero. Sin duda la situación pintaba mal para los británicos. La distancia se había acortado hasta los 14 000 metros, cuando a las 06:03, el *Prince of Wales* viendo muy comprometida su situación —más de la mitad de sus diez cañones principales no disparaban en esos momentos por problemas técnicos— lanzó una cortina de humo y se retiró del combate después de encajar tres impactos más del *Bismarck* y otros tres del *Prinz Eugen*; que seguro no hubiesen sido los últimos si el almirante Lütjens hubiese ordenado la persecución del acorazado inglés, tal como proponía reiteradamente Lindemann. El *Prince of Wales* disparó tres salvas más con la torre «Y» cuádruple de popa mientras abandonaba el escenario del combate.

Estas últimas salvas se efectuaron bajo fuego local, ya que el director de tiro no tenía visibilidad debido a la densa cortina de humo desplegada, no logró impacto alguno. A las 06:09, cuando la distancia alcanzó los 22 000 metros, los alemanes cesaron de disparar y terminó la batalla entre acorazados, sería una de las últimas. Para los británicos esta situación debió de resultar increíble y un gran alivio, pues los buques alemanes mantenían el rumbo —por estricta decisión de Lütjens— en lugar de perseguir al tocado y averiado *Prince of Wales*. Esta decisión provocó un nuevo y acalorado

enfrentamiento entre Lindemann y Lütjens. El enfrentamiento será revivido con posterioridad por el propio Hitler y el Gran almirante Raeder.

El *Prince of Wales* había encajado cuatro impactos de 380 mm del *Bismarck* y tres de 203 mm del *Prinz Eugen*. Como ya sabemos uno de esos proyectiles de 380 mm alcanzó el puente de mando. Otro proyectil deshizo la dirección de tiro de la artillería secundaria, y otro la grúa del hidroavión. El último proyectil del *Bismarck* penetró bajo la línea de flotación sin hacer explosión. Dos proyectiles de 203 mm del *Prinz Eugen* penetraron por debajo de la línea de flotación a popa que embarcó unas 600 toneladas de agua. El otro de 203 mm alcanzó un cañón de 133 mm. Estos impactos causaron la muerte de 13 marineros, y la velocidad del acorazado británico quedó reducida a 27 nudos de máxima. El navío inglés se encontraba en absoluto estado de conmoción y aturdimiento. Uno de los problemas presentados por la moderna nave británica fue de índole técnico ya que, debido a la imperiosa necesidad de contar con unidades navales capaces de enfrentarse al *Bismarck*, se ordenó que el acorazado fuera equipado para el combate a toda prisa saltándose el obligado periodo de riguroso entrenamiento de la tripulación, corrección de fallos de diseño, ajustes de los mecanismos y sistemas eléctricos, y otros necesarios detalles. De hecho, el *Prince of Wales* zarpó con obreros del arsenal trabajando sobre su torreta trasera que presentaba problemas de giro. A pesar de todo esto, su comportamiento y desarrollo en combate resultó ser más eficiente y superior al de su nave capitana, el malogrado *Hood*.

Del lado alemán, el *Prinz Eugen* se encontraba intacto, no fue alcanzado durante la batalla, a pesar de que varios proyectiles del *Hood* cayeron cerca del crucero pesado al comienzo del combate. Por su parte, el crucero alemán había disparado 179 proyectiles de 203 mm y 66 de 105 mm.

Sin embargo, el *Bismarck* había sido alcanzado por tres impactos probablemente del *Prince of Wales* y por lo tanto de 356 mm.

El primer impacto alcanzó al *Bismarck* bajo la línea de flotación en la sección XIV, justo por debajo del cinturón acorazado, atravesó el casco y explotó contra el mamparo antitorpedos. Este impacto provocó la inundación de la central eléctrica núm. 4 de babor.

El segundo impacto se produjo en el castillo de proa, en la sección XXI, por encima pero cerca de la línea de flotación, justo encima de la ola que dibujaba su camuflaje. El proyectil penetró por la banda de babor, atravesó el buque y salió por estribor sin explotar dejando un boquete de metro y medio de diámetro. El castillo embarcó unas 1000 toneladas de agua y varios cientos

de toneladas de combustible —casi mil toneladas— quedaron bloqueadas en los tanques inferiores.

El tercer impacto no tuvo grandes consecuencias y simplemente se llevó por delante la proa de una de las diez lanchas motoras situadas sobre la cubierta alta. Cuatro de ellas estaban situadas a popa de la catapulta de lanzamiento de hidroaviones y seis junto a la chimenea, tres a cada lado. No obstante, sin percatarse el equipo de daños en ese momento, este último impacto que parecía el menos grave había dañado también la catapulta de hidroaviones, avería que no será detectada hasta que se intente utilizar días más tarde para poner un *Arado 196* en el cielo.

A pesar del júbilo que se vivía en esos momentos en los barcos germanos por el hundimiento del *Hood* y la retirada del *Prince of Wales*, como hemos visto, los impactos encajados por el acorazado alemán no fueron ni mucho menos gratuitos, y como consecuencia de ellos la velocidad máxima del *Bismarck* quedó reducida a 28 nudos y la proa se sumergía ligeramente bajo el agua. Los daños no eran especialmente graves, el buque mantenía intacta su capacidad de combate, una velocidad aceptable, y sorprendentemente no había habido muertos —sólo cinco heridos leves—, pero la pérdida de petróleo y el rastro delator que dejaba reduciría las posibilidades de hacer la guerra al tráfico mercante durante tiempo prolongado además de suponer un delatador señuelo para los barcos británicos implicados en su persecución.

Hasta ese momento la actuación del *Bismarck* se podía calificar de notable. Frente a un enemigo dos veces superior, le bastaron cinco o seis andanadas para volar un barco —en cinco minutos—, y con unas doce más obligó al otro a retirarse con graves daños. El acorazado alemán había disparado en total 93 proyectiles de 380 mm, que suponían menos del 10% de su munición de grueso calibre. La derrota de la escuadra capitaneada por el *Hood* trastornó sobremanera los planes del Almirantazgo en Londres. El siniestro resplandor de la explosión que acabó con el buque insignia británico cambió repentinamente la situación. Si antes de la catástrofe se consideraba necesario hundir al *Bismarck* a toda costa, doblemente indispensable era ahora. Aunque más adelante se supo que el navío alemán iba dejando tras sí una ancha estela de petróleo, lo cierto era que por el momento continuaba a todo lo que sus motores le permitían rumbo al Suroeste, y que en diversas latitudes del Atlántico navegaban en esos momentos diez convoyes con destino a las islas británicas, algunos de los cuales contaban sólo con una ligera escolta.

Con todo esto, espoleado por las desastrosas posibilidades de tal situación, el Almirantazgo inglés tomó medidas más radicales. En aguas de Gibraltar, y al mando del vicealmirante *sir* James Somerville, se hallaba la escuadra o Fuerza H, compuesta del crucero de combate *Renown*, el portaaviones *Ark Royal*, el crucero *Sheffield* y seis cazatorpederos. La misión que normalmente le estaba asignada a esta agrupación naval era la de cerrar a la marina de guerra italiana el paso occidental del Mediterráneo; pero ahora se le ordenó poner rumbo al Atlántico con la misión de perseguir e intentar dar caza al *Bismarck*.

El Supermarine Walrus del HMS *Suffolk* siendo arriado para participar en la búsqueda del *Bismarck*.

EL BISMARCK PROSIGUE SU NAVEGACIÓN

Una vez finalizado el combate en el estrecho de Dinamarca, los dos buques alemanes siguieron hacia el sudoeste navegando en línea con el *Bismarck* a popa de su acompañante. Sobre las 08:00, el almirante Lütjens envió una serie de mensajes al «Grupo Norte» informando de su intención de dirigirse a Saint-Nazaire con el *Bismarck* para reparar. El *Prinz Eugen*, que no había sufrido daños podría permanecer en el Atlántico y hacer la guerra al tráfico mercante británico en solitario. Sobre las 10:00, el almirante Lütjens ordenó un nuevo cambio de posiciones, y situó al *Prinz Eugen* momentáneamente detrás para que observase visualmente e informara del rastro de petróleo que dejaba el *Bismarck*. Una hora después, el *Prinz Eugen* volvió a tomar su posición en vanguardia. Los buques británicos seguían manteniendo contacto por la popa de los alemanes; el *Suffolk* a estribor, y el *Norfolk* y el *Prince of Wales* a babor. Al mediodía, el control operativo de la Operación *Rheinübung* fue transferido del «Grupo Norte» al «Grupo Oeste», y a las 12:40 el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* fijaron un nuevo rumbo hacia el sur, 180° a 24 nudos.

Por la tarde, doce horas después de acabar con el *Hood*, a las 18:14, el *Bismarck* cayó a estribor a 27 nudos describiendo un círculo en una maniobra de distracción, mientras que el *Prinz Eugen* mantenía el rumbo y abandonaba la formación. Seguidamente, a las 18:40 el *Bismarck* abría fuego a unos 18 000 metros contra el *Suffolk* que se vio obligado a retirarse tras una cortina de humo. A las 18:46, el *Prince of Wales* —que había logrado reparar las

deficiencias de su artillería principal— abrió fuego desde 28 000 metros contra el *Bismarck* que respondió inmediatamente, mientras comenzaba ya a recobrar su rumbo original. Con todas estas maniobras, en el *Bismarck* trataban de distraer a los buques británicos con el único propósito de que el *Prinz Eugen* pudiese escapar hacia el sur. El crucero pesado abandonó con éxito la compañía del *Bismarck*, dispuesto a hundir mercantes en solitario, aunque muy pronto una avería en una de sus hélices le obligó a retornar a Brest, puerto a donde llegó el 1 de junio.

Después de esta acción disuasoria, en la que no se lograron impactos directos por parte de ningún bando, el *Suffolk* se situó a babor del *Bismarck* junto con el *Norfolk* y también el *Prince of Wales*, posiblemente para evitar ser sorprendido por el acorazado alemán en caso de que éste se revolviese de nuevo. La formación adoptada por los tres barcos británicos dejaba inexplicablemente la banda de estribor sin vigilancia alguna. Los británicos pagarían cara esta maniobra apenas unas horas después durante la madrugada. Pero antes todavía tendrían una oportunidad de atacar al *Bismarck*.

El portaaviones *Victorius* (capitán de navío Henry Cecil Bovell) ya había llegado a la zona, y a las 22:10, despegaron nueve aviones torpederos *Swordfish* del 825° Escuadrón al mando del capitán de corbeta Eugene Esmonde. A las 23:00, les siguieron tres *Fulmar*, y a las 01:00 dos más, que simplemente estarían encargados de mantener el contacto. A las 23:30, los *Swordfish* obtuvieron contacto visual con el *Bismarck* y se lanzaron al ataque. Se trataba de la segunda ocasión en que aviones británicos despegaban de un portaaviones en misión de combate. La primera había tenido lugar con bastante éxito tan sólo dos meses antes en el Mediterráneo en la llamada *batalla del cabo Matapán* con las funestas consecuencias que ya conocemos para la flota italiana.

A bordo del *Bismarck* se tocó zafarrancho de combate y aumentaron la velocidad a 27 nudos, y todas las baterías antiaéreas entraron en acción. El *Bismarck* recibió un único impacto de torpedo a estribor a las 23:38, en el centro, a la altura del cinturón acorazado que aguantó bien y no tuvo mayores consecuencias para el navío; si bien la detonación causó la muerte del marinero Kurt Kirchberg que se convertía de ese modo en la primera baja del acorazado alemán y causó heridas leves a otros seis hombres. El superviviente Wilhelm Wieck cuenta:

Yo estaba al mando de una batería antiaérea de 20 milímetros situada hacia el estribor de la proa. Aún hoy puedo ver a aquellos aviones británicos

volando a ras de agua, viniendo directamente contra nuestro intenso fuego. Un torpedo nos alcanzó, pero causó pocos daños.

A pesar del intenso fuego antiaéreo ninguno de los obsoletos —pero eficaces— *Swordfish* fue derribado por las modernas baterías del *Bismarck* —algo increíble—, y todos pudieron regresar al *Victorius* a pesar de que para algunos de los jóvenes pilotos éste era su primer vuelo de guerra desde un portaaviones. Dos *Fulmar* sin embargo quedaron desorientados y tras quedarse sin combustible caerían al mar. Un barco mercante rescataría más tarde a la tripulación de uno de ellos. Parecía imposible que todo el potencial antiaéreo del *Bismarck* no hubiese ocasionado una sola baja a los lentos aeroplanos atacantes. Este hecho tiene una explicación más allá de la mala puntería que instintivamente podamos atribuir a la dotación antiaérea del acorazado. Lo comentaremos en el siguiente ataque con torpedos que los biplanos británicos ejecutarán sobre el acorazado alemán.

Después del ataque aéreo de los *Swordfish*, en el *Bismarck* redujeron la velocidad de navegación hasta los 16 nudos para poder hacer reparaciones en el castillo de proa, donde los trabajos improvisados efectuados sobre el boquete de metro y medio se habían deteriorado por las bruscas maniobras llevadas a cabo con el fin de evitar el impacto de los torpedos. Por este motivo las distancias entre ambas fuerzas se redujeron, y a las 01:31 de la madrugada del 25 de mayo, el *Prince of Wales* disparó dos salvas desde unos 15 000 metros contra el *Bismarck*, que respondió con otras dos salvas. No obstante, la visibilidad escaseaba y no se lograron impactos en ninguno de los buques.

Los tres navíos de la *Royal Navy* que seguían al *Bismarck* por la aleta de babor habían comenzado a navegar en zig-zag ante un posible ataque de los *U-boote*. A las 03:06, aprovechando la oscuridad de la noche y coincidiendo con el último contacto por radar del *Suffolk*, el almirante Lütjens vio la oportunidad de romper el contacto e intentar escabullirse. Siguiendo órdenes del almirante, el *Bismarck* aumentó la velocidad a 27 nudos y cayó a estribor, en una maniobra muy parecida a la realizada la tarde anterior cuando el *Prinz Eugen* se marchó, pudiendo por fin romper contacto y establecer un nuevo rumbo al sudeste 130°, hacia la base de Saint-Nazaire. Los cruceros británicos siguieron hacia el sur primero, y luego hacia el oeste intentando encontrar al *Bismarck* de nuevo, pero sin éxito alguno. A las 04:01, el Suffolk informó: «Perdido contacto con el enemigo».

No obstante, a bordo del *Bismarck* no se percataron del éxito de su acción y, por tanto, que el contacto había sido roto. Sin verificar el resultado de su

maniobra evasiva, a las 07:00 Lütjens ordenó transmitir el siguiente mensaje al «Grupo Oeste»: «Un acorazado y dos cruceros pesados mantienen contacto». Sobre las 09:00 Lütjens envió otro mensaje al «Grupo Oeste» bastante largo en el que informaba de toda la situación. Ambos mensajes no llegarían al «Grupo Oeste» hasta minutos después de las 09:00, y antes de recibir los mensajes procedentes del *Bismarck*, el «Grupo Oeste» ya le había enviado a las 08:46 un mensaje advirtiéndole de que el enemigo había perdido contacto. Así que después de recibirlo, en el *Bismarck* se mantuvo el silencio radiofónico —demasiado tarde—, aunque de poco sirvió pues los británicos ya habían interceptado las emisiones del *Bismarck* calculando su posición aproximada. Es decir, si Lütjens hubiese prescindido del envío de mensajes, muy posiblemente el acorazado hubiera aumentado de manera considerable sus opciones de escapar.

Eran las 11:25 cuando Lütjens recibió un mensaje personal del almirante Raeder:

Calurosa felicitación en su cumpleaños. Tras el último gran hecho de armas, que su nuevo año le traiga muchos más éxitos como ése. Comandante en jefe de la Kriegsmarine.

Poco después, cerca del mediodía, a través de la megafonía, el almirante Lütjens en un tono bastante eufórico y tal vez triunfalista, se dirigió a la dotación del buque con las siguientes palabras:

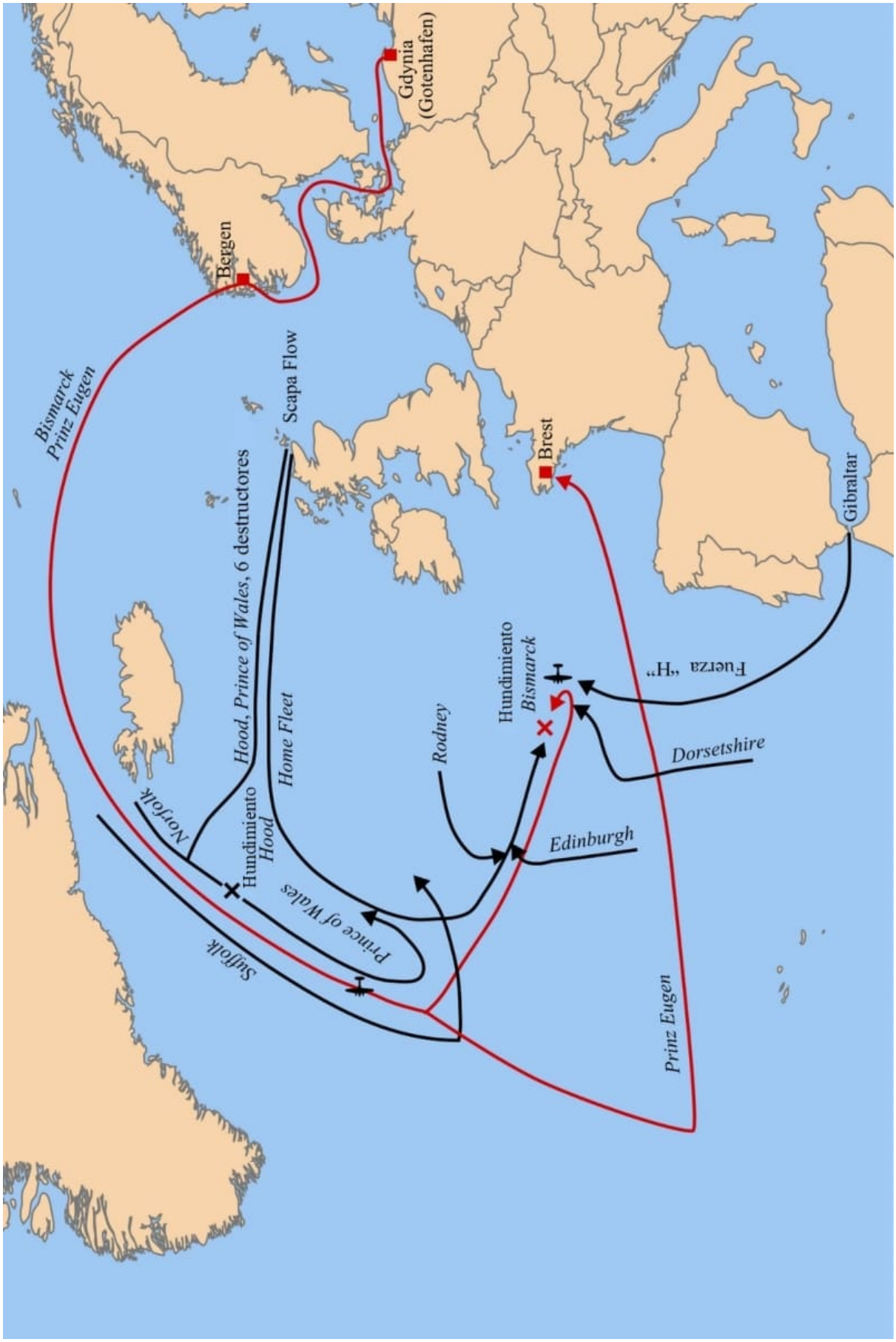
¡Marinos del acorazado Bismarck! ¡Os habéis cubierto de gloria! El hundimiento del crucero de combate Hood no sólo tiene valor militar, sino psicológico, ya que era el orgullo de Inglaterra… El pueblo alemán está con vosotros, y lucharemos hasta que los cañones se pongan al rojo vivo y la última granada haya abandonado sus bocas. ¡Para nosotros, marinos, la cuestión es vencer o morir!

A las 16:25 llegó el mensaje de Hitler:

Mis mejores deseos en su cumpleaños. Adolf Hitler.

Era el 25 de mayo y el almirante Lütjens cumplía 52 años. Por primera vez tras una tensa semana de navegación, y coincidiendo con el aniversario del almirante, se repartieron cigarrillos y chocolate a toda la tripulación. Esa misma tarde a bordo del *Bismarck*, varios miembros de la dotación dirigidos por el jefe de máquinas, comandante Walter Lehmann, comenzaron a construir una chimenea postiza para en el caso de que fuesen nuevamente descubiertos intentar confundir al enemigo. Aunque al final, la chimenea nunca llegaría a arbolarse. Durante la noche del 25 al 26 de mayo, el

Bismarck mantuvo su rumbo y continuó su navegación sin ninguna novedad a bordo.



Mapa de la operación Rheinübung.

HMS *Ark Royal* sobrevolado por varios Swordfish.

LOS INGLESES LOCALIZAN AL BISMARCK

A las tres en punto de la madrugada del 26 de mayo, dos hidroaviones *Catalina* del *Coastal Command* despegaron desde la base de Lough Erne en Irlanda del Norte en misión de reconocimiento. Tras más de siete horas de infructuoso vuelo, a las 10:30, uno de los aviones Catalina pilotado por Dennis Briggs, avistó al *Bismarck* e informó de su posición: «Un acorazado en demora 240°, a cinco millas, rumbo 150°. Mi posición es 49°33' norte, 21° 47' oeste. Hora de transmisión, 10:30/26».

Los alemanes sintieron la presencia de los aviones respondiendo con fuego antiaéreo y el hidroavión *Catalina* tuvo que alejarse rápidamente tras ser alcanzado por metralla. Después de más de 31 horas de haber roto el contacto, el *Bismarck* había sido descubierto de nuevo. No obstante, los buques del almirante Tovey estaban muy lejos del acorazado alemán. El *King George V* estaba a 135 millas al norte, y el *Rodney* con una velocidad máxima de tan sólo 21 nudos a 125 por el nordeste. Estos acorazados, aun forzando sus máquinas al máximo jamás alcanzarían al *Bismarck*. Sólo los buques de la Fuerza H al mando del vicealmirante Sir James F. Somerville, procedente de Gibraltar podrían interceptarlo. El crucero de batalla *Renown* era el mejor situado; no obstante, no se le permitió acercarse en solitario al *Bismarck* por temor a que se repitiese el drama del *Hood*. El portaaviones *Ark Royal*, mediante un ataque aéreo, era el único que tenía alguna posibilidad. Nada más recibirse la noticia del avistamiento del *Catalina*, despegaron dos *Swordfish*

del *Ark Royal* con depósitos extra de combustible para mantener contacto con el *Bismarck*. A las 11:15, uno de los *Swordfish* localizó al acorazado alemán.

A las 14:50, quince *Swordfish* armados con torpedos despegaron desde la cubierta del portaviones (capitán de navío Loben E. Maund) con el objetivo de atacar al *Bismarck*. A las 15:50 obtuvieron contacto por radar con un buque, pero las condiciones meteorológicas eran tan malas que confundieron el blanco, y cayeron sobre el crucero ligero británico *Sheffield* (capitán de navío Charles A. Larcom) al que se le había ordenado aproximarse al *Bismarck*. Afortunadamente para los británicos, el *Sheffield* no fue alcanzado por ninguno de los once torpedos lanzados contra él por sus compatriotas debido a fallos en las espoletas magnéticas. Sólo la suerte salvó al crucero de la *Royal Navy* de perecer bajo fuego amigo. Dos torpedos explotaron al entrar en el agua, tres al cruzar la estela del crucero, y los seis restantes fueron esquivados con éxito por maniobras evasivas. Los *Swordfish* regresaron al *Ark Royal* sobre el que no aterrizaron hasta después de las 17:00. A las 17:40 el sorprendido y afortunado *Sheffield* logró contacto visual con el *Bismarck*.

Los británicos echaron toda la carne en el asador y lo apostaron todo a un último ataque aéreo. Pronto la caída de la noche volvería a proteger al acorazado alemán y era la última oportunidad para los ingleses de hundir, detener, dañar o al menos aminorar la marcha del *Bismarck*. Si no lo conseguían en este ataque, el *Bismarck* entraría en el puerto de Brest al día siguiente, bajo la cobertura de la *Luftwaffe* y los submarinos de la *Kriegsmarine*. Así pues, con ese objetivo a las 19:15, otros quince *Swordfish* —en su mayoría los mismos que participaron en el ataque al *Sheffield*—, despegaron de nuevo desde la cubierta de vuelo del *Ark Royal*, esta vez armados con torpedos provistos de espoletas de contacto que asegurarían su detonación siempre que acertaran en el blanco: el *Bismarck*.

Mientras tanto, el teniente de navío Herbert Wolfahrt, comandante del *U-556* que ya había llegado a la zona de operaciones presenció el despegue de los biplanos británicos desde su periscopio. Escribía en su diario de guerra:

19:48. Alarma. Un acorazado de la clase King George y un portaaviones, probablemente el Ark Royal, *salieron de la niebla a gran velocidad. Si sólo hubiera tenido algún torpedo. No hubiera tenido ni que maniobrar. Estaba perfectamente colocado para el ataque. Sin destructores, sin hacer zig-zag. Podría haberme quedado donde estaba y alcanzarlos a los dos. Aviones torpederos observados operando desde el portaaviones. Podría haber sido capaz de ayudar al Bismarck. 20:39. En superficie. Señal radiada: Enemigo a*

la vista, un acorazado, un portaaviones, rumbo 115°, a gran velocidad. Situación 48°20' norte, 16°20' oeste.

Se trataba del *Renown* y del *Ark Royal* respectivamente. Parece ser pues que si el *U-556* hubiese dispuesto de torpedos probablemente hubiera hundido o al menos averiado o puesto en fuga a alguno de los buques británicos. Pero aún si ése fuese el caso, y a pesar de provocar una dura pérdida a la *Royal Navy*, el *U-556* poco hubiera podido hacer para ayudar al *Bismarck* puesto que los *Swordfish* ya habían despegado del portaviones con un torpedo cada uno y se encontraban en el aire hacía media hora. Efectivamente, si algo se echó en falta por parte alemana durante la breve singladura del *Bismarck* fue la aparición en combate de los submarinos de la *Kriegsmarine* ante la enorme concentración de barcos de guerra británicos.

A las 20:47, los quince *Swordfish* del *Ark Royal* comenzaron el ataque poniendo todos sus torpedos en el agua. En la cubierta del *Bismarck* el fuego era muy intenso, todos sus antiaéreos, de diversos calibres, lo vomitaban. Los frustrados sirvientes de los antiaéreos veían impotentes como los lentos biplanos ingleses continuaban con sus maniobras a pesar del intenso fuego de todos los calibres que les enviaban desde el acorazado. El *Bismarck* recibió dos impactos por la banda de babor, uno en el centro y otro muy a popa, a la postre el más letal. El primero no tuvo grandes consecuencias, pero el segundo —que en un primer momento no pareció revestir mayor importancia— dañó la hélice de estribor y dejó inutilizados los timones que quedaron agarrotados 12° a babor, posición en la que se encontraban en el momento de recibir el impacto. Inmediatamente el equipo de control de daños del acorazado se lanzó a una ardua tarea para recuperar el control de los timones, logrando que respondiera el timón derecho, pero a pesar de sus denodados esfuerzos la agarrotada pala izquierda no logró recuperarse. El jefe del equipo de reparación llegó a proponer a Lütjens volar el timón con explosivos y desprenderse de él, pero ante la posibilidad de que quedaran dañadas las hélices e incluso la estructura del navío, el almirante no autorizó tan arriesgada opción. El marinero Josef Statz que tenía su puesto en el equipo de reparación de daños relata:

Unos buzos trataron de acceder al compartimento del sistema de gobierno, pero fueron obligados a desistir en su empeño por el oleaje que había en el interior. Todavía húmedos tras la penosa experiencia sufrida, los buzos expusieron la situación al segundo comandante, Hans Oels. Oels les respondió que sí solamente tuviéramos el servicio de salvamento en manos de los submarinistas, éstos tendrían que poder entrar allí. Los tubos del aire de

los buzos habían sido apretados y retorcidos por los violentos movimientos del barco y el oleaje en los compartimentos de popa. Uno de los buzos tuvo que ser rescatado después de sufrir un envenenamiento por nitrógeno. Con la oscuridad cayendo alrededor del «Bismarck», un intento de usar las hélices para gobernar el buque falló.

Agotados todos los recursos por recuperar el control de la nave, el *Bismarck*, incapaz de retomar su rumbo hacia Brest describió un gran círculo en redondo y ahora se dirigía hacia el noroeste, justo hacia la flota enemiga. El nuevo rumbo tomado por el navío germano sorprendió en un principio a los británicos, pero enseguida comprendieron que sus torpedos habían hecho mella en el acorazado alemán y el *Bismarck* tenía serios problemas a tenor de su velocidad y extraños movimientos. Aunque en el puente de mando del acorazado germano eran conscientes de la desesperada situación, no parece que esta percepción fuese igual entre la marinería. En este punto relata el superviviente Wilhelm Wieck:

[…] perdimos el control del barco y empezamos a navegar en un inmenso círculo. A pesar de todo, estaba convencido de que nada grave podía pasarnos.

De manera sorprendente, al igual que había sucedido durante el ataque del día 24, ninguno de los lentos *Swordfish* había sido derribado, si bien varios fueron ligeramente alcanzados, pero sin mayores consecuencias para la integridad de los aparatos.

Llegados a este punto, son muchos los autores y especialistas que han criticado y puesto en duda la eficacia del armamento antiaéreo del *Bismarck*, porque no fue capaz de repeler los ataques con torpedos llevados a cabo por los temerarios aviadores navales británicos en sus obsoletos biplanos *Swordfish*, y aquí, ante este hecho en cierto modo sorprendente, cabe hacer una reflexión de por qué los alemanes no conseguían derribar a esos lentos aviones.

No se trataba en absoluto de los artilleros alemanes, totalmente capaces y bien entrenados. El cañón antiaéreo de 105 mm —pieza principal del *Bismarck* para repeler los ataques aéreos— fue diseñado en el año 1933 y tenía un sistema de puntería conocido por el nombre *depredictor*, que calculaba el punto donde se encontraría el avión enemigo cuando llegara cada proyectil. Ese equipo estaba calibrado para velocidades de más de 260 Km/h pues se esperaba que la mayoría de los aviones modernos de la época atacaran con velocidades iguales o superiores a la indicada, pero los anticuados *Swordfish* volaban a 180 Km/h de velocidad máxima, por lo que las granadas

antiaéreas disparadas desde el *Bismarck* explotaban muy por delante de estos aviones, de modo que era muy difícil —imposible como quedó demostrado— que sufrieran algún daño. Así, tal vez sin haberlo buscado al diseñarlos, los ingleses contaban con aviones muy difíciles de derribar; algunos supervivientes del *Bismarck* relataron cómo veían acercarse lentamente a los biplanos *Swordfish* y a pesar de su intenso, nutrido y bien dirigido fuego antiaéreo no conseguían derribarlos; nada ni uno. Desde el *Bismarck* era algo descorazonador e incomprensible, de manera especial para los frustrados artilleros antiaéreos.

Por su parte, los pilotos ingleses también relatan —refiriéndose al armamento antiaéreo de pequeño calibre del *Bismarck*— cómo los proyectiles de sus cañones de 37 y 20 mm atravesaban las débiles alas de tela de sus biplanos, que apenas ofrecían resistencia, por lo que continuaban su trayectoria sin explotar y, por lo tanto, sin producirles daños de importancia. Ante esto, podemos concluir categóricamente que se dio la paradoja de que, si los aviones británicos hubiesen sido más modernos, veloces y con mejor blindaje, tal vez habrían sido derribados todos o gran parte de ellos por las modernas y bien dirigidas baterías antiaéreas del *Bismarck*.

Volviendo al navío alemán, entre las 21:30 y las 21:55, desde el *Bismarck* se dispararon seis salvas de su artillería principal contra el *Sheffield* que estaba a nueve millas y había quedado dentro de su campo de tiro. El crucero ligero británico fue alcanzado por la metralla que dejó inutilizado su radar, mató a tres hombres e hirió a otros nueve de diversa consideración.

Una vez fracasados todos los intentos de solución o reparación del mecanismo del timón, sobre las 21:40, el almirante Lütjens envió el siguiente mensaje al «Grupo Oeste»:

«Buque incapaz de gobernar. Lucharemos hasta la última granada. Larga vida al Führer*».*

Desde Berlín contestaron que enviaban submarinos y aviones en su ayuda y que toda Alemania estaba con ellos. A las 22:38, el destructor polaco *Piurun* avistó al *Bismarck* que abrió fuego de inmediato y le obligó a retirarse. Por la zona aún se encontraba el *U-556*. El diario de guerra del sumergible alemán dice así:

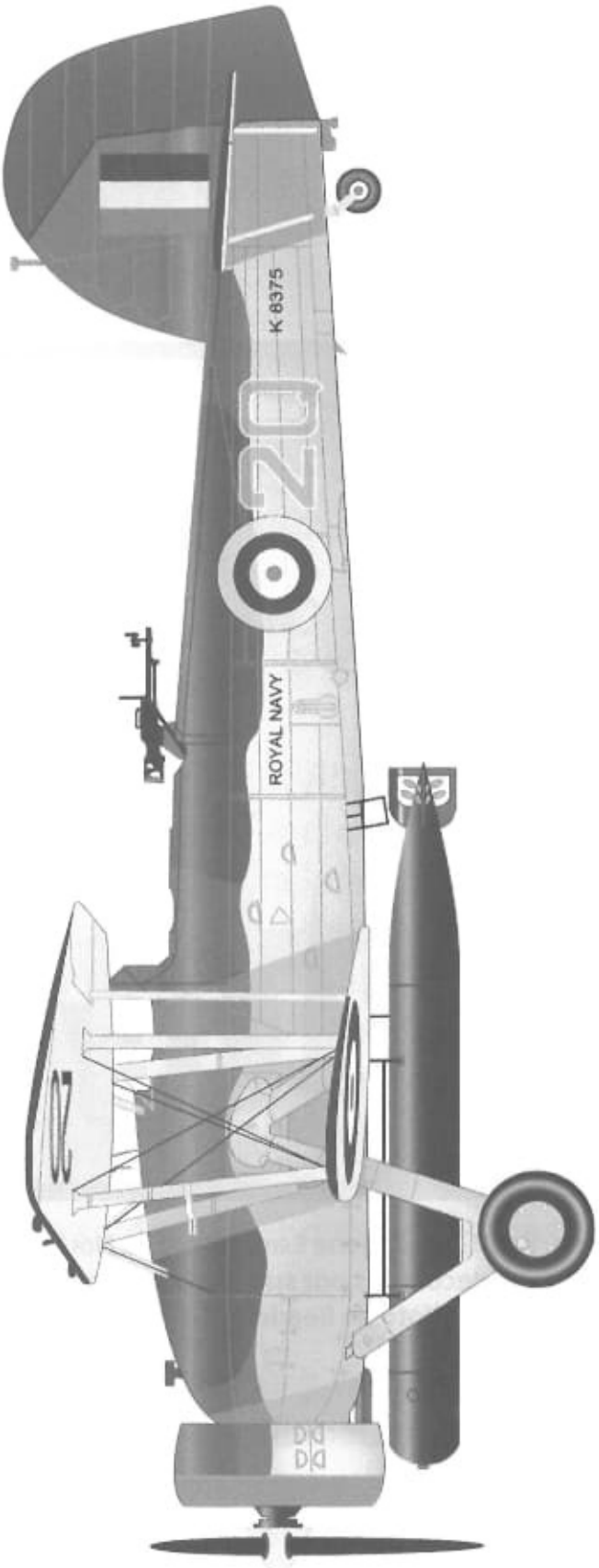
23:30. Alarma. Un destructor apareció de repente de entre la niebla. Acababa de alcanzar los 30 metros de profundidad cuando nos pasó por encima. En el submarino pudimos oír el ruido de sus hélices. Pero la suerte estaba con nosotros. No hubo cargas de profundidad.

00.00. En superficie. ¿Qué podría hacer ahora para ayudar al Bismarck? Proyectiles iluminantes observados y el Bismarck responde al fuego enemigo. Es un sentimiento horrible el estar tan cerca y no poder hacer nada. La única cosa que puedo hacer es observar y dirigir a esos U-boote *que aún tienen torpedos a la zona de acción. Mantengo contacto en el límite de la visibilidad y radio señales para dirigir a otros* U-boote *a la zona.*

03:52. Giré hacia el sur para mantener contacto con la batalla. Mis reservas de combustible están casi al límite y pronto tendré que romper contacto si quiero regresar.

04:00. La mar está ahora más fuerte que nunca. El Bismarck sigue luchando.

Tan pronto como las primeras luces del alba rayaron el horizonte por el este, aquel 27 de mayo —noveno día de navegación—, desde la cubierta del *Bismarck* se iniciaron los trabajos para lanzar uno de los hidroaviones *Arado Ar 196* con el Diario de Guerra del navío, fotografías y películas tomadas durante la breve singladura. Estos materiales tendrían hoy un valor incalculable para cualquier historiador, pero desgraciadamente la catapulta de lanzamiento estaba averiada —a causa de uno de los tres impactos recibidos desde el *Prince of Wales*— y el *Arado* no pudo despegar. Por otra parte, la mar se encontraba muy fuerte y picada esa mañana por lo que, aunque con las grúas de cubierta hubiesen puesto el aparato sobre la superficie del mar, no habría podido levantar el vuelo a causa del mal estado del océano esa mañana. Entonces Lütjens solicitó por radio que un submarino recogiera su cuaderno de bitácora; misión que fue adjudicada al *U-74*, aunque como vamos a comprobar no llegó a tiempo. Definitivamente, el valioso Diario de Guerra se perdería para siempre con el *Bismarck* en apenas unas horas.



- Fairey Swordfish -

De izquierda a derecha, P. D. Gick, Eugene Esmonde, V. K. Norfolk, L. D. Sayer y A. L. Johnson. Oficiales y tropa condecorados por su actuación durante la caza del *Bismarck* (foto de Beadell, S).

SOLO FRENTE A LA ROYAL NAVY

Había amanecido ya, y en el *Bismarck* se esperaba con resignación y sobrecogimiento el inminente ataque de los acorazados británicos. Esa mañana la mar estaba brava, muy picada con un viento del noroeste de fuerza 8, las olas mostraban su cresta blanca. En el puente de mando del *Bismarck* la atmósfera era tensa, y reinaba la desolación y la impotencia. Sólo un auténtico milagro —en forma de repentino ataque submarino o bombardeo aéreo masivo sobre las unidades británicas— podía salvarlos. El acorazado alemán iba aproado al viento a sólo siete nudos en busca de su destino. En estas circunstancias se trataba de un blanco prácticamente inmóvil.

Llegadas las 08:30 de esa fría y ventosa mañana de últimos de mayo, se tocó zafarrancho de combate abordo. Toda la tripulación en sus puestos de combate esperaba con resignada determinación el último acto del *Bismarck*. Sólo trece minutos después, a las 08:43, los acorazados británicos avistaron al *Bismarck*: ¡*Acorazado alemán a 23 000 metros*!

Inmediatamente, a las 08:47, el acorazado *Rodney* fue el primero en abrir fuego, y un minuto después le siguió el *King George V*. Ahora la distancia era de poco más de 20 000 metros. El *Bismarck* respondió abriendo fuego sobre el *Rodney* a las 08:49 con sus dos torres proeles, ya que las de popa aún no podían orientarse hacia el enemigo. A las 08:54 el *Norfolk* se unió al fuego artillero con sus ocho piezas de 203 mm, y a las 08:58 entró también en acción la artillería secundaria del *Rodney* de 152 mm.

A las 09:02, incapaz de efectuar maniobras para descentrar el tiro enemigo, el *Bismarck* es alcanzado a proa por varios proyectiles que alcanzan el castillo, el mástil torre, e inutilizan la dirección de tiro de la cofa. A las 09:04, abrió fuego el *Dorsetshire*. Dos acorazados y dos cruceros pesados disparaban contra el prácticamente inmóvil *Bismarck*, que seguía navegando a tan sólo a 7 *nudos*[29].

Tan pronto como a las 09:08, el puesto director de proa y las dos torres allí plantadas —*Anton* y *Bruno*— quedan fuera de combate. En el *Bismarck* el control de tiro pasó entonces al puesto director de popa, donde el teniente de navío Müllenheim-Rechberg dirigió cuatro salvas contra el *King George V*, hasta que su estación quedó también fuera de servicio sobre las 09:13, cuando un proyectil de 356 mm le arrancó la cúpula del telémetro. Las torres de popa pasaron entonces a fuego local tomando como blanco al *Rodney* que ya había lanzado seis torpedos contra el *Bismarck* desde una distancia de unos 10 000 metros, ninguno de los artefactos hizo impacto.

A las 09:21, la torre «Dora» quedaba también fuera de combate después de que estallase un proyectil propio dentro del ánima del cañón derecho. El marinero Josef Statz, de veinte años de edad parece confirmarlo:

Uno de los cañones de 380 mm de la torre «Dora» estaba hecho trizas por lo que parecía haber sido una explosión en el interior de la caña. El Bismarck escoraba lentamente y se iba hundiendo por la popa.

A las 09:27, la torre «Antón» o «Bruno» sorprendentemente disparó una última salva. Cuatro minutos después, a popa, a las 09:31 la torre «César» —la única aún operativa— disparaba su última salva, quedando así la batería principal del *Bismarck* silenciada. Sólo algunos cañones de la artillería secundaria —150 mm— quedaban todavía en servicio, pero pronto iban a ser silenciados también por la enorme avalancha de fuego a la que el *Bismarck* estaba siendo sometido. El mando del buque había quedado incomunicado debido a los múltiples impactos, así que el segundo comandante, capitán de fragata Hans Oels, bajo la cubierta acorazada en la sección XIV asumió el mando, y considerando que el *Bismarck* ya no podía defenderse dio la orden de hundir y abandonar el buque.

Una vez que el *Bismarck* perdió su capacidad de combate, el *Rodney* se acercó, y a distancias que variaban entre los 2500 y 4000 metros continuó disparando a bocajarro con sus nueve piezas de 406 mm contra el ahora indefenso acorazado alemán. Los impactos se sucedían, sobre las 09:40 voló el escudo posterior de la torre «Bruno», y ésta se incendió. A las 09:56, desde unos 2700 metros, el *Rodney* lanzó dos torpedos más contra el *Bismarck* con

un posible impacto a babor. A esa distancia era prácticamente imposible fallar, y salva tras salva alcanzaban al *Bismarck* que, increíblemente y para asombro de los británicos, seguía a flote a pesar del enorme castigo. Poco después de las 10:00, el *Norfolk* lanzaba cuatro torpedos más desde 3600 metros, con otro posible impacto a estribor.

La destrucción a bordo del *Bismarck* —como no podía ser de otro modo— era total, una auténtica carnicería; hombres sin brazos ni piernas, muertos y heridos esparcidos por la cubierta. Los cañones apuntaban en direcciones absurdas después de haber quedado dislocados y fuera de combate. La chimenea se asemejaba a un colador; estaba agujereada por múltiples impactos, aunque se mantenía en su sitio, todavía no había desaparecido. Así lo confirma el superviviente Josef Statz:

Un grupo de hombres surgidos tras la torre «Dora» entonaron el himno nacional y gritaron tres veces «Sieg Heil» antes de saltar por la borda. […] antes de mi zambullida en el océano eché un último vistazo a la devastación que me rodeaba. La chimenea estaba oculta tras un denso humo negro, pero vi numerosos agujeros en los lados.

A pesar de semejante destrucción, el palo mayor todavía se mantenía en pie con la bandera de combate de la *Kriegsmarine* al viento en medio de las llamas. El *Rodney* disparó su última salva a las 10:16, y Tovey, escaso de combustible, se retiró del combate sin poder ver hundirse al *Bismarck* a pesar del castigo recibido. El capitán Russell Grenfell ofrece un emocionante relato de la vista que tenían del acorazado germano —en plena agonía— desde los barcos ingleses:

Hacia las 10 horas el Bismarck no era más que una ruina silenciosa y desmantelada. Su mástil había caído y la chimenea había desaparecido. Los cañones giraban en todas las direcciones, y el viento dispersaba el humo negro que brotaba del centro del barco. El interior era un infierno de fuego. A través de las innumerables brechas abiertas en su casco por los proyectiles, se veía el resplandor de los incendios que lo devoraban. Los hombres abandonaban sus puestos, y se les veía correr enloquecidos sobre la cubierta, arrasada incesantemente por los cañones. Muchos escaparon al pánico que reinaba a bordo y prefirieron una muerte helada en el mar. De haberlo sabido, el comandante Patterson hubiera cesado antes el fuego. Pero una cortina de surtidores de agua ocultaba casi todo el tiempo la banda de babor del Bismarck, y al comandante no le era fácil ver lo que ocurría a bordo.

Sin poner en duda el relato del capitán Grenfell, el hallazgo del pecio del *Bismarck* en el año 1989, demostró que el casco del barco no presentaba

ninguna fisura a pesar del duro castigo recibido. Por otra parte, este mismo relato confirma que hacia las 10 horas, el acorazado alemán no respondía al fuego —su artillería había sido anulada por completo— y aun así, los ingleses se ensañaron con el desarmado barco provocando una auténtica carnicería entre la tripulación. En realidad, el *Bismarck* carecía de capacidad de combate media hora antes de lo que indica el relato de Grenfell. Exactamente desde las 9:31 había pasado a ser un gigante indefenso e inofensivo, pero a flote.

No obstante, a pesar de que hacía casi una hora que el acorazado alemán no respondía al fuego enemigo, el castigo sobre el agonizante navío continuó. A las 10:20, el *Dorsetshire* lanzó dos torpedos a unos 3000 metros de distancia contra la banda de estribor del *Bismarck*. Ambos artefactos hicieron blanco. Después de maniobrar hacia el otro costado, a las 10:36, lanzó otro artefacto más desde 2200 metros contra la banda de babor que también hizo impacto. El *Bismarck* se fue escorando a babor poco a poco mientras se hundía de popa. Finalmente desapareció de la superficie del océano a las 10:39 en posición 48°10’ norte y 16°12’ oeste.

Curiosamente, Ernst Lindemann no pereció a consecuencia del combate mismo del 27 de mayo, probablemente por no hallarse en el puente blindado en el instante en que recibió un impacto lateral directo de la artillería principal del *Rodney* que barrió todo el puente de mando, sino que, según la versión aportada por diversos supervivientes, cuando el *Bismarck* se recostó para hundirse, se pudo ver a Ernst Lindemann aún indemne, quien luciendo todas sus condecoraciones y su gorra blanca de comandante ascendió a la punta de la proa y en posición de saludo militar se hundió con su navío. Su romántico sueño de la infancia se había hecho realidad, pues cuando contaba con sólo trece años de edad, el joven Ernst le contó a su hermano mayor que su gran ilusión era comandar algún día un navío de guerra y hundirse con él. Recibió a título póstumo la condecoración de la *Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro*. El propio almirante Raeder entregó la condecoración a su viuda el 6 de enero de 1942. En septiembre del mismo año una *batería costera*[30] ubicada al norte de Francia recibió el nombre de «Batería Lindemann» en recuerdo y honor al que fuera el comandante del *Bismarck*.

Habían transcurrido casi dos horas desde que se inició el combate, y el *Bismarck* había demostrado tener una formidable capacidad de resistencia. Desde que los británicos alcanzaron por primera vez al acorazado alemán con proyectiles de grueso calibre a eso de las 09:02, hasta que el *Rodney* disparó su última salva a las 10:16, o sea durante 74 minutos consecutivos, el *Bismarck* sufrió un martilleo continuo que ningún otro buque hubiese podido

resistir. No hay que olvidar que el *Hood* se hundió a los seis minutos de que las primeras salvas alemanas fuesen disparadas tres días antes en el estrecho de Dinamarca. Además, según los supervivientes, ni el cinturón acorazado ni la cubierta protectora del sólido navío alemán fueron perforados durante el combate, ni tan siquiera por los proyectiles de mayor calibre, y tuvo que ser su propia dotación —a pesar de lo que digan los historiadores británicos— la que lo hundiese haciendo estallar cargas de demolición e inundando compartimentos, temiendo que cayera en manos inglesas cuando su último cañón fue reducido al silencio. Esto queda corroborado por el hallazgo del *Bismarck* en el fondo del Atlántico, sorprendentemente con todo el casco íntegro. Ninguno de los proyectiles de los vencedores logró abrir brechas en su blindaje lateral ni en sus puentes blindados. El capitán de corbeta Gerhard Junack era oficial de máquinas del *Bismarck* y uno de los tres oficiales supervivientes. Su relato de lo que sucedía en las entrañas del acorazado parece evidenciar el contraste con el infierno que se vivía en cubierta, así como que el barco se hundió finalmente por efecto de las cargas de demolición detonadas por la propia tripulación:

Las cubiertas inferiores estaban extrañamente iluminadas; prevalecía un ambiente pacífico, como el de una tarde de domingo en puerto, y el silencio era roto sólo por nuestras propias cargas de demolición. Seguí el desenlace de la batalla en la cubierta de batería. Ahí no había luz eléctrica, sólo el resplandor rojo de numerosos incendios […] y los hombres iban de aquí para allá, aparentemente sin rumbo: parecía improbable que ninguno de ellos sobreviviese […] se agolpaban entre las torres de popa, pero una densa columna de humo en el combés nos impedía ver qué sucedía a proa. La bandera ondeaba todavía en el pico del mayor y las piezas de las torres popeles apuntaban hacia el cielo; una de ellas había reventado en mitad de una tremenda explosión. Sólo ocasionalmente pude ver compañeros heridos o muertos.

El almirante inglés *sir* John Tovey concluiría su informe de batalla con estas palabras:

El Bismarck libró un combate extraordinariamente valeroso contra un adversario muy superior. Digno de las tradiciones de la antigua marina imperial se hundió con la bandera en alto.

Que los británicos se ensañaron con el acorazado alemán, no cabe duda. En total fueron disparados 2876 proyectiles desde los barcos británicos contra un solo objetivo: el *Bismarck*. Muchos de esos proyectiles eran obuses de 907 kg y 707 kg, disparados por los cañones de 406 mm y 356 mm

respectivamente, desde los acorazados ingleses. Nunca se sabrá con exactitud cuántos de ellos hicieron impacto. Tal vez 800, 1000… o quizá más, aunque por el estado en que quedó el buque, y teniendo en cuenta las cortas distancias en la última fase del combate cuando ya el buque alemán no devolvía el fuego, puede asegurarse que muchos de ellos hicieron blanco a «quemarropa». De manera paradójica, ese mismo día que el *Bismarck* fue cazado sin remisión y se sumergía para siempre en las profundidades atlánticas, en el Norte de África las tropas alemanas del *Afrika Korps* de Rommel rechazaban a las británicas de Archibald Wavell hasta la frontera egipcia. Durante los días en que transcurrió la breve singladura del *Bismarck*, la *Wehrmacht* consolidó su conquista de Grecia con el asalto de los paracaidistas del general Student sobre la isla de Creta, no obstante, con grandes pérdidas. Es posible que la conquista de la isla mediterránea por fuerzas alemanas se viese favorecida por la nula presencia de grandes navíos británicos y portaviones, todos concentrados en poner fin a la singladura del *Bismarck*.

El 28 de mayo cuando la llamada «Fuerza H» de la Royal Navy se dirigía de regreso a su base en Gibraltar fue interceptada y atacada por un escuadrón de bombarderos alemanes *Junkers Ju 88* que arrojaron sus bombas con tan mala fortuna que todas, menos una, impactaron sobre la superficie del océano. La única que no cayó al agua hizo blanco sobre el destructor *Mashona* que rápidamente escoró a babor y se hundió. La explosión mató a 48 marineros británicos.

No cabe duda de que con el hundimiento del *Bismarck* se vengó el *Hood*. Ahora le tocaba a Gran Bretaña alegrarse por la victoria, y a Alemania le tocaba llorar el hundimiento de su buque de guerra más importante. Una vez consumado el drama, el día 6 de junio de 1941 el almirante Raeder se reunió con Hitler en el *Berghof*[31]. Inmediatamente el *Führer* lanzó dos sensatas preguntas al Gran almirante, que todavía hoy nos podemos plantear: "¿Por qué el comandante de la flota [Lütjens] no regresó inmediatamente a un puerto alemán después de su encuentro con el Hood? ¿Por qué el *Bismarck* no se empleó a fondo y atacó nuevamente al *Prince of Wales* para destruirlo después de hundir al Hood? «Hitler prosiguió su razonamiento: Incluso si esta acción hubiese conducido a la destrucción del *Bismarck*, el resultado final hubiera sido de dos grandes buques ingleses hundidos contra uno alemán».

Cabe la posibilidad de que si el *Bismarck* hubiese girado 180° y regresado por donde había venido —retomando en sentido opuesto el Estrecho de Dinamarca— nada hubiera podido impedir su entrada triunfal en puerto

alemán. De todos modos, el acorazado tenía que someterse a reparaciones. Y, atendiendo a la segunda pregunta planteada por Hitler al jefe de la *Kriegsmarine*, indudablemente el *Bismarck* apoyado por el intacto *Prinz Eugen* bien podría haber eliminado al tocado *Prince of Wales*, aunque ello hubiese supuesto páralos navíos alemanes el riesgo de encajar algún impacto del buque británico.

Dejando a un lado hipótesis, conjeturas y preguntas, lo cierto es que Hitler, cuya *Kriegsmarine* nunca había sido especialmente fuerte, se dio cuenta de que un destino similar le esperaba al resto de grandes buques de superficie de los que aún disponía Alemania, una vez que fueran detectados en el mar por los británicos. Por lo tanto, ordenó que en el futuro no se enviaran barcos de guerra —cruceros o acorazados— al Atlántico, lo que redujo enormemente la amenaza del *Scharnhorst*, el *Gneisenau*, el *Prinz Eugen* y el *Tirpitz* (el hermano gemelo del *Bismarck*) e hizo que el almirante supremo Raeder afirmase: «La pérdida del *Bismarck* tuvo un efecto decisivo sobre la guerra en el mar».

Efectivamente, así fue; tras la pérdida del *Bismarck* los esfuerzos y las esperanzas alemanas de ganar la *batalla del Atlántico* se concentraron a partir de entonces en los *U-Boote*. Los grandes navíos de superficie alemanes no volverán a significar una amenaza seria para las rutas atlánticas utilizadas por los mercantes aliados.

Tras la definitiva desaparición del *Bismarck*, en el océano quedaron a la deriva alrededor de 800 marinos alemanes —muchos de ellos mal heridos— que habían logrado saltar del buque a tiempo o arrojados del barco por las ondas expansivas de las múltiples y continuos impactos. El resto, muchos de ellos todavía vivos bajo las distintas cubiertas —el navío contaba con 17 cubiertas— se hundieron con el *Bismarck*. Aproximadamente una hora después del hundimiento, el *Dorsetshire* se aproximó a la masa de náufragos alemanes que chapoteaban entre petróleo y restos del hundimiento recogiendo a 85 hombres y el *Maori* a 25 más. Uno de estos marinos alemanes rescatados moriría al día siguiente a causa de las heridas.

Se trataba de los dos buques británicos que habían quedado para verificar la desaparición del *Bismarck*, ya que los navíos de mayor envergadura habían abandonado rápidamente la zona por falta de combustible y el temor a los submarinos. A las 11:40, el *Dorsetshire* —según los británicos— avistó un periscopio y su comandante dio orden de abandonar el lugar del rescate. Aquí cabe preguntarnos: ¿Habría tenido cualquier comandante de submarino alemán la osadía o el atrevimiento de torpedear un buque británico mientras

rescataba náufragos alemanes? En este punto, Burkard von Müllenheim-Rechberg —superviviente del *Bismarck* de más alta graduación— reprende y critica abiertamente la actitud del capitán Martin al mando del crucero HMS *Dorsetshire*[32] por suspender el rescate y abandonar a sus camaradas en las frías aguas atlánticas. Casi todos perecerían.

Horas más tarde, el *U-74* (teniente de navío Eitel-Friedrich Kentrat) —posiblemente se tratase del periscopio que dijeron ver los ingleses— había llegado a la zona en medio de la tormenta y el fuerte oleaje. A las 10:36 el telegrafista del submarino escuchó ruidos de hundimiento a través de sus auriculares. El comandante Kentrat que se encontraba a su lado dijo: «Me temo que ambos pensamos lo mismo, es el *Bismarck*». Luego escucharon varias detonaciones submarinas. No cabe duda que se encontraban en el escenario de la batalla y el *U-74* llevaba torpedos en sus tubos de lanzamiento. Kentrat ordenó profundidad de periscopio y pudo observar las siluetas de varios cruceros y acorazados ingleses, pero a causa del intenso oleaje no pudo alcanzar la posición idónea de ataque a pesar de sus denodados intentos. A través del periscopio Kentrat pudo observar también numerosos cadáveres flotando junto a los restos del hundimiento.

Cuando los últimos barcos se perdieron en el horizonte el sumergible afloró a la superficie encontrándose un mar cubierto de hombres ahogados que habían sido horas antes la tripulación del *Bismarck*. Cuando ya caía la noche, desde la torreta del submarino se avistó una mancha amarilla entre las enormes y oscuras olas. Se trataba de un bote salvavidas con tres marinos alemanes. Cuando el *U-74* se aproximó con los motores avante mínima, uno de los náufragos comenzó a agitar los brazos y vociferar. Una vez próximos al sumergible los tres afortunados marinos se lanzaron al agua para intentar llegar hasta el *U-74*. Desde el sumergible algunos marineros se lanzaron de manera voluntaria al oscuro y embravecido océano sujetos con cuerdas por la cintura para ayudar a sus camaradas del *Bismarck*. Repentinamente una fuerte ola lanzó a dos de los náufragos sobre la cubierta del submarino, quedando uno inconsciente y otro mal herido. Tras denodados esfuerzos, desde el submarino consiguieron finalmente subir a bordo al tercero.

Una vez reconfortados fueron alojados en los camarotes donde durmieron más de diez horas consecutivas. Tras el reparador sueño, el teniente Manthey relató lo que acababa de vivir en el *Bismarck*. Su relato difería sólo en pequeños matices de lo contado por los otros dos marineros. Uno de ellos era el marinero Herzog, quien afirmó que el propio Lütjens dio la orden de «todos los hombres al agua». El teniente afirmó no recordarlo, pero sí la orden de

retirada dada a los artilleros que se congregaron junto a las dos torres de popa y que después de dada la orden de «hundir y abandonar el barco» la torre *Dora* continuaba disparando. Protegidos por la torreta, intentaron conseguir un bote de salvamento junto con otros compañeros; pero una de las múltiples detonaciones que salpicaban la cubierta del acorazado destruyó todos los botes excepto dos. El teniente Manthey y el marinero Herzog encontraron uno de ellos detrás de la torre *Dora* y en el preciso instante de lanzarlo al agua estalló junto a ellos un obús inglés, que hizo desaparecer momentáneamente a Herzog y arrojó a Manthey y a un tercer camarada al mar con la suerte de que cayeron junto al bote. En las cercanías otro bote con supervivientes era zarandeado por las olas. Al poco llegó nadando el artillero Dreyer, quien traía consigo los rollos de películas filmadas durante la batalla. Manthey afirmó que había observado desde el bote como escoraba lentamente el *Bismarck*, hasta quedar oculto por una gran nube de humo muy denso y oscuro. No pudo escuchar ninguna explosión, pero no lejos del lugar, dos cruceros ingleses continuaban disparando sus torpedos. El bote salvavidas volcó varias veces; en una de ellas desaparecieron las valiosas películas, y en otra, el mismo Dreyer. No tenían esperanzas de salvación, puesto que no disponían de alimentos ni agua. A mediodía les pasó por encima un avión *Cóndor*, pero a pesar de sus aspavientos no los vio.

Cuando ya flaqueaban sus fuerzas, apareció su salvador, el *U-74*. Al poco tiempo de haber terminado su relato los supervivientes del *Bismarck*, el sumergible recibió la orden de dirigirse directamente a la base de St. Lorient. La última parte de su travesía —ya bajo el radio de acción de la *Luftwaffe*— tuvo que hacerla navegando en superficie para poder ventilar el interior del submarino, contaminado con gases de cloro provenientes de las baterías. Al llegar a puerto, los tres marineros del *Bismarck* fueron desembarcados y enviados a la Jefatura de Submarinos en París. Eran los ya nombrados Herbet Manthey y Georg Herzog, además de Otto Höntzsch.

Al día siguiente del rescate llevado a cabo por el *U-74*, el buque meteorológico alemán *Sachsenwald* (alférez de navío Wilhelm Schütte) encontró a otros dos náufragos del *Bismarck* con vida. Se trataba de Otto Maus y Walter Lorenzen.

Mientras todo esto sucedía, en la costa noroeste de la Península Ibérica el crucero pesado español *Canarias* (capitán de navío Benigno González-Aller y Acebal), había salido a la mar a las 11:40 del 27 de mayo desde el puerto de El Ferrol —bajo la lluvia y el granizo con viento de fuerza cuatro— con la misión de rescatar posibles supervivientes del acorazado alemán. El 30 de

mayo, después de encontrarse con el buque alemán *Sachsenwald*, encontró tan sólo dos cadáveres flotando que fueron izados a bordo, y más tarde devueltos a la mar envueltos en la bandera de guerra alemana con todos los honores tras una breve ceremonia en cubierta. Pero vamos a conocer con más detalle la insólita intervención española —en teoría un país neutral— tras el desastre del acorazado germano. Hemos de dejar claro que no se trató ni mucho menos de una iniciativa *motu proprio* del gobierno de Franco. Más allá de sus inclinaciones ideológicas España era un país neutral.

Mientras el *Bismarck* era vapuleado ese martes 27 de mayo por la abrumadora superioridad del enemigo —más de 60 unidades navales—, el jefe del Estado Mayor de la *Kriegsmarine*, almirante Otto Schniewind, le hizo a la Armada Española una petición de auxilio en previsión del fatal desenlace.

Respondiendo a esta llamada de socorro, la proa del buque insignia de la Armada Española, *Canarias*, corta a duras penas —se trataba de una proa casi recta— la cresta de las fuertes olas. A pesar de sus 13 283 toneladas de desplazamiento a plena carga —10 000 toneladas de desplazamiento estándar— y su eslora de casi 194 metros, sufre los bruscos embates del embravecido Atlántico. Los dos destructores que iban a acompañarle, el *Gravina* y el *Alcalá Galiano*, no le siguen, probablemente a causa del mal tiempo. A pesar de estar calificado como *crucero pesado* la estructura del navío español cruje, el viento de través le lleva a dar continuos y pronunciados bandazos que provocan daños en el pallete de colisión y en el tangón de babor. Ante estos violentos golpes de mar, su comandante, el capitán González-Aller, se ve obligado a aminorar la marcha hasta los 18 nudos en medio de una mar cada vez más gruesa.

Entre la marinería del barco español —cercana al millar de tripulantes— todo son rumores ante tan imprevista salida, máxime con el mal estado de la mar. Al no conocer aún el objetivo de esta súbita salida a aguas atlánticas, se rumorea entre cabos y marineros que España ha entrado por fin en la guerra y van a atacar al tráfico mercante británico. No obstante, el crucero llevaba pintada en grandes dimensiones la bandera nacional española en las amuras de babor y estribor para evitar ser víctima de cualquier sumergible alemán o británico. José Ignacio González-Aller, hijo del comandante del crucero *Canarias* y contraalmirante retirado de la Armada Española apunta:

Mi padre me lo contó, y aunque era pequeño entendí que había sido muy emocionante y peligroso. El Canarias podía haber sido torpedeado. Se había dado aviso a los británicos, y el barco iba perfectamente iluminado con la

bandera nacional pintada en las amuras y en las aletas, pero aun así cualquiera podía atacarle.

Muchas millas al noroeste, como ya sabemos, los barcos británicos abandonan la operación de rescate de los náufragos del acorazado alemán, por temor a la presencia de submarinos alemanes prestos a vengar al *Bismarck* —según los ingleses— e ignorando los gritos angustiosos de los centenares de hombres que aún luchan por mantenerse con vida en el agua. Las heridas, el agotamiento y la temperatura del agua, a 13°C ese frío día de mayo, van acabando con los que aún viven.

El día 28 de mayo a las 13:10, un día después de su salida del puerto gallego y transcurridas 27 horas desde el hundimiento del *Bismarck*, el crucero *Canarias* llega a la zona de rescate en medio de una mar muy gruesa. El jefe del Estado Mayor de la Escuadra formada únicamente por el crucero radia el siguiente mensaje:

Situación al mediodía 48° N y 14°30' W, rumbo 290, velocidad 15 nudos, mar muy (…), viento NW fresco, achubascado. Mar dificulta extraordinariamente exploración. Dudo ver náufragos a no ser que casualidad nos lleve a ellos. Considero imposible operaciones salvamento si hubiera lugar. A 11:00 avisté avión a través estribor. Desapareció rápido sin hacer señal.

A las 13:50 el crucero avista un salvavidas rojo. A las 14:17 el *Canarias* establece contacto de radio con el submarino alemán *U-74*, capitaneado por Eitel-Friedrich Kentrat, que le indica las coordenadas de numerosos cadáveres y restos del *Bismarck*. Ya a las 22:45, el crucero contacta con el barco meteorológico alemán *Sachsenwald*, que le comunica que ha rescatado a dos supervivientes. En total, los alemanes habían sacado del agua a cinco náufragos compatriotas.

Por fin el mar se calma. La búsqueda de posibles supervivientes continúa durante la noche y el día siguiente. A medida que se avistan objetos flotando (maderos, una verga, palletes, enjaretados, cajones, etc.) y manchas de aceite, el barco maniobraba para reconocer su naturaleza y posible procedencia, pero sin rastro alguno de supervivientes. A las 12:19 del 29 de mayo, un *Focke-Wulf-200C* de la *Luftwaffe* da dos vueltas sobre el crucero español antes de alejarse hacia las costas de la Francia ocupada. A las 19:40 se avista otro submarino alemán —se trataba probablemente del *U-74*— y el *Canarias* se aproxima a él. El sumergible en superficie le comunica por medio de señales luminosas:

El comandante pregunta si tiene algún sobreviviente a bordo.

El crucero español contesta negativamente y continúa la búsqueda. A las 20:10 se avista otro submarino, quizás el *U-48*, y poco después, a las 21:21, al *U-556*. El día siguiente amanece con buena visibilidad y mar tendida. Se avistan otros dos sumergibles alemanes —quizás el *U-48* y el *U-73*— y entre las 8:20 y las 10:00 el *Canarias* encuentra dos cadáveres flotando. Los iza a bordo por medio de *rezones*[33], después de una complicada maniobra de aproximación que se realiza gobernando las máquinas a la voz del comandante. Una vez a bordo los cadáveres, se da por cumplida la búsqueda de posibles supervivientes. A las 10:15 el crucero *Canarias* pone proa a tierras gallegas, concretamente al puerto de La Coruña y manda este mensaje al Ministro de Marina:

A 9 horas, en 47 grados 45 minutos Norte y 15° 50 minutos Oeste, recogiendo cadáveres, tengo dos a bordo. Avisté 3 submarinos y un avión.

El capitán médico Rodríguez Gutiérrez examina los cuerpos y las *placas de identificación*[34] de los cadáveres izados a bordo. Efectivamente se corresponden con dos marineros del *Bismarck*. Se trata de un músico, Walter Grasczak, y de un señalero, Heinrich Neushwander. Ambos cuerpos presentan heridas, pero el médico concluye que han muerto por «inhibición-asfixia», es decir, ahogados.

Al parecer, con el fin de evitar manifestaciones progermanas, el Mando naval español le ordena al comandante del crucero *Canarias* que los cadáveres sean devueltos al mar con honores militares. Los cuerpos de ambos marineros son amortajados en dos *cois*[35], lastrados y amarrados entre sí. Después, los colocan sobre un tablero y los cubren con la bandera alemana.

En el amanecer del día 31, se forma una guardia de honor alrededor del túmulo, y a las 10:00 se ponen las banderas del buque a media asta. La dotación que no estaba de servicio forma uniformada de blanco, con el comandante a la cabeza y el barco parado. El capellán del buque reza un responso, la guardia militar dispara una descarga de fusilería y la banda de música arranca con los sones del himno nacional alemán, mientras se hace bascular el tablero para devolver los cadáveres al Atlántico. A continuación, el crucero completa una vuelta alrededor del lugar de fondeo de los cuerpos, con la marinería en posición de firmes bajo la observación en la distancia de un hidroavión alemán. En España, el diario *ABC* sacó en el centro de su portada el 7 de junio de 1941 como noticia destacada el intento de rescate del crucero *Canarias*. Ese día en la portada del periódico —por cierto, costaba 16 céntimos de peseta— se podía leer el titular:

El gran almirante Raeder felicita a la Marina Española por el gesto gallardo e hidalgo del crucero Canarias.

En el desarrollo del mismo artículo aparecido ese día en el *ABC* decía así:

«El *Canarias* forzó sus máquinas y, atravesando una serie de fuertes temporales, puso proa al lugar en que el *Bismarck* se hundía. Veinte horas de navegación, a toda máquina, rompiendo la galerna, en angustiosa alerta todos los servicios para ganar la milla y el minuto, con una angustiada esperanza de camaradería y humanidad…».

El loable gesto llevado a cabo por el crucero *Canarias* en nombre de la Armada Española fue agradecido por la Marina de Guerra Alemania a través de una fotografía dedicada del gran almirante Raeder al capitán del buque español, González-Aller, y una carta en la que se leía:

«El Jefe de la Marina de Guerra alemana quiere expresar con este regalo su gratitud personal al comandante del valeroso crucero *Canarias* y a la tripulación del buque a sus órdenes».

El Ministro de Marina español recibió a su vez dos fotografías dedicadas: una del Gran Almirante Raeder y otra del mismísimo Adolf Hitler.

Finalizada su breve singladura, de una dotación de más *2200 hombres*[36] sólo sobrevivieron al *Bismarck* 115 de sus marinos, de los que 110 quedaron como prisioneros de guerra en manos de sus rescatadores ingleses. Uno de ellos era Josef Statz:

«Yo me he prestado a describir mi huida del *Bismarck* y los daños que observé para que la posteridad pueda saber que ocurrió a bordo la mañana del 27 de mayo de 1941. […] Me siento muy afortunado de haber sobrevivido, y les estoy muy agradecido a mis colegas británicos por haberme rescatado».

Los cinco náufragos rescatados por la *Kriegsmarine* y que por lo tanto pudieron regresar a Alemania nunca más volvieron a ser embarcados. Uno de los últimos marineros en ser rescatados con vida por el buque meteorológico *Sachsenwald* nos dejó este relevante y estremecedor relato una vez finalizada la guerra:

Durante la mañana del 27 de mayo, fuimos rodeados por buques de guerra británicos. Éstos abrieron fuego, y literalmente hicieron llover sobre nosotros muerte y destrucción. Nos alcanzaron, por lo menos, ocho torpedos y varios cientos de proyectiles. Aunque se había convertido en un blanco fácil, el «Bismarck» se mantuvo a flote obstinadamente.

La situación a bordo era desesperada. Los botes salvavidas estaban estropeados debido a los proyectiles y los ataques aéreos. Reinaba una absoluta desolación. Por todas partes había metal retorcido. Un humo negro

salía de los agujeros que se habían abierto en la cubierta. Varios incendios incontrolados estaban causando estragos. Los muertos y heridos yacían por doquier.

Se dio la orden de abandonar el barco. Los supervivientes abarrotaron la parte trasera del buque, con los chalecos salvavidas bien ajustados. Yo estaba entre los que saltaron al mar, con el viento detrás de nosotros para evitar que las olas nos estrellaran contra el casco del barco. Una vez en el mar, nuestra única meta era nadar tan deprisa como pudiéramos para evitar ser tragados con el barco a medida que éste iba hundiéndose hasta, finalmente, desaparecer.

Nuestro grupo pronto fue dispersado por el oleaje del océano. Estaba anocheciendo. Los barcos británicos desaparecieron en el horizonte. Hasta donde alcanzaba la vista, se veían restos flotando en todas las direcciones. Cuando llegó la noche, sólo Hermann, que trabajaba en la sala de máquinas, y yo permanecíamos juntos en el agua.

El mar se embraveció, y las olas se hicieron más altas. De repente, me di cuenta de que había perdido a Hermann. No había señal de él por ninguna parte. Sentí mucho miedo. Tenía frío y estaba asustado. Se nos había preparado para estar dispuestos a morir por la madre patria, pero en aquel momento la idea de morir como un héroe no me atraía en absoluto. Quería vivir, aunque estuviese solo y en medio de un océano embravecido, hostil y oscuro.

Un cúmulo de recuerdos fluyó a mi memoria. Recordé mi niñez en Recklinghausen, un pueblo minero de Rin Septentrional-Westfalia. Pensé en mi querido padre, que era minero, y en mi madre, mi hermana y mis tres hermanos. Toda mi familia era protestante, pero mi padre siempre dijo que las iglesias no ponían en práctica las enseñanzas de la Biblia. Cuando llegué a la adolescencia, fui a vivir al campo con mi tío, quien me mandó a un colegio agrónomo, donde me gradué.

Al estallar la guerra, me enrolaron en la Armada en Gotenhafen, donde empezó mi formación militar. Cuando me embarqué en el «Bismarck», era el único hijo varón que quedaba en la familia. Uno de mis hermanos había muerto de una enfermedad, otro perdió la vida en la mina y el tercero murió durante la invasión de Polonia.

El frío me volvió a la realidad. Allí estaba yo, en medio del océano. Sentí una urgente necesidad de orar, pues no quería morir. Abrumado por el temor y el dolor, recordé que mi abuela me había enseñado el padrenuestro. Era la única oración que conocía, y la repetí incesantemente durante toda la noche.

A medida que fueron pasando las horas, mi temor se disipó y me sobrevino una gran calma.

Cuando por fin amaneció, estaba totalmente exhausto. El mar se embraveció más, y comencé a vomitar. Luego, vencido por la fatiga, dormité durante algún tiempo, y, al final, me quedé dormido. Transcurrió otro largo día, en el que pasé algunos ratos dormido y otros despierto. Cayó la segunda noche. Para entonces tenía mucha sed, mis extremidades estaban rígidas debido al frío y empezaba a tener calambres. Pensé que nunca terminaría la noche.

Empecé a orar otra vez, rogando a Dios que me ayudara a sobrevivir. Por fin amaneció de nuevo: era el tercer día. Caí en un estado semicomatoso y perdí toda noción del tiempo; en ese estado empecé a oír el sonido de un motor antes de perder totalmente el conocimiento.

Volví en mí en un lugar desconocido. Poco apoco las cosas empezaron a definirse ante mis ojos. Distinguí a una enfermera que se inclinaba hacia mí, y vagamente le oí decir: «Ha estado dormido tres días. Estoy segura de que querrá comer algo ahora». Gradualmente me fui dando cuenta de que aún estaba vivo. Habían pasado seis días: tres en el océano, donde había sido arrastrado más de ciento veinte kilómetros antes de ser rescatado por un barco alemán, y tres más inconsciente en un hospital de La Baule-Escoublac, un lugar turístico francés en la costa atlántica.

Pasó un mes antes de que mi cuerpo volviera a las proporciones normales; estaba muy hinchado después de los tres largos días que pasé en el océano. Me dieron un permiso, y en mi camino de regreso a Alemania me enteré de que sólo 110 de los más de 2000 miembros de la tripulación del «Bismarck» habían sobrevivido. A la mayoría les había rescatado el crucero británico Dorsetshire.

A medida que iba acercándome a mi hogar, el corazón me empezó a latir más deprisa. Yo no sabía que las autoridades habían informado a mis padres que había muerto en el mar. Mi padre fue quien primero me vio. Me dio un fuerte abrazo, me tomó la cara con sus rudas manos y dijo: «¡Hijo mío, estabas muerto y ahora has vuelto a nosotros!». Se le saltaron las lágrimas y, sollozando, nos abrazamos. Me llevó a donde mi madre, que estaba tumbada en el sofá, paralizada. Inmóvil y sin poder decir una palabra, sus labios musitaron: «Hijo mío, hijo mío…». Caí de rodillas a su lado y lloré como un niño.

Los siguientes tres años los pasé en la guerra y, de vez en cuando, volvía de permiso a casa. El 24 de noviembre de 1944 mi regimiento, la Infantería

Ligera de Marina, fue capturado por los americanos. Estuve prisionero hasta 1947 y, cuando me liberaron, volví a casa. Cuatro días más tarde, moría mi madre. Fue como si le hubiera arrancado a la muerte el tiempo suficiente para verme otra vez.

Noté muchos cambios en Alemania. El hambre y el desempleo eran la tónica general. El mercado negro se había impuesto. La inflación se estaba disparando. La pobreza fue nuestro pan de cada día por varios años.

Llegados al final de la breve singladura del *Bismarck* nos podemos plantear la siguiente reflexión: ¿qué hubiera ocurrido si el *Prinz Eugen* y el *Bismarck* hubiesen ido acompañados del portaaviones *Graf Zeppelin* botado el 8 de diciembre de 1938 y que, por consiguiente, podría haber estado operativo a comienzos de 1941? Sin duda, sus cazas *Messerschmitt ME 109 F* y sus bombarderos en picado *Stuka* —con los que iba a ser equipado— podrían haber borrado del cielo a los lentos aviones torpederos británicos *Swordfish* —180 Km/h de velocidad máxima— que, a fin de cuentas, significaron el principio del fin del acorazado alemán con el impacto de un solo torpedo que bloqueó sus timones. La realidad fue que, a falta de un portaaviones en la *Kriegsmarine*, su arma hermana, la *Luftwaffe* nada pudo hacer por ayudar al *Bismarck* muy lejos de su radio de acción. El primer aparato alemán en aparecer, un *Heinkel HE 111* sobrevoló el lugar del combate minutos después del hundimiento.

Desaparecido el *Bismarck*, con el avance y el transcurso de la guerra, el resto de grandes navíos alemanes de superficie —prácticamente condenados a la inactividad— fueron corriendo en mayor o menor medida, el mismo destino del acorazado que durante un breve espacio de tiempo fue el orgullo de Alemania.

—El crucero de guerra *Scharnhorst* fue hundido frente al cabo norte de Noruega el 26 de diciembre de 1943 por una fuerza enemiga —británica— muy superior. De una tripulación compuesta por 1968 hombres, sólo sobrevivieron 36.

—El acorazado *Tirpitz*, gemelo del *Bismarck*, fue bombardeado y hundido el 12 de noviembre de 1944 tras un ataque de aviones tipo *Lancaster* que le arrojaron bombas de nada menos que 5500 kg. ¡Cómo para fallar!

—El crucero de guerra *Gneisenau* fue hundido por su propia tripulación el 28 de marzo de 1945 antes de que cayera en manos enemigas. Se encontraba en el puerto de Gotenhafen, aún operativo en manos alemanas.

—El acompañante del *Bismarck* en su única travesía, el *Prinz Eugen*, acabó sus días como blanco de pruebas nucleares norteamericanas en el

atolón Bikini en el Pacífico, siendo hundido en diciembre de 1946.

Los dos submarinos que más de cerca vivieron el drama del *Bismarck* —el *U-74* y el *U-556*— proseguirán con sus misiones de guerra hasta acabar como su hermano mayor de la *Kriegsmarine*.

No se cumplía aún un mes de la desaparición del *Bismarck*, cuando el 23 de junio de 1941, submarinos alemanes detectaron el convoy HX-133, de Halifax a Inglaterra, al sur de Groenlandia, logrando agrupar una fuerza de diez unidades —entre las que se encontraba el *U-556*— para atacarlo. Sin embargo, esta nutrida concentración de submarinos alemanes fue detectada en el Despacho de Derrotas Submarinas del Almirantazgo Británico, e inmediatamente las escoltas de dos convoyes que partían de Inglaterra hacia Canadá recibieron órdenes de reforzar la defensa del HX-133 que estaba potencialmente amenazado. Con una fuerza de trece buques de escolta así reunidos —corbetas y destructores—, ingleses y alemanes se trabaron en una lucha bastante pareja y reñida que se prolongó durante cinco días. El convoy perdió cinco buques mercantes y la «manada de lobos» perdió a su vez al *U-556*, que fue hundido el 27 de junio —exactamente un mes después que el *Bismarck*, ironías del destino— por las letales cargas de profundidad arrojadas desde las corbetas de la Royal Navy *Celandine*, *Gladiolus* y *Nasturtium*, al suroeste de Islandia.

Casi al cumplirse el primer aniversario del hundimiento del *Bismarck*, el submarino *U-74* era detectado, perseguido y hundido en el Mediterráneo, al sureste de Valencia, por los destructores ingleses *Wishart* y *Wrestler* así como por aviones de la *R.A.F.* pertenecientes al Escuadrón 202 con base en Gibraltar, el día 2 de mayo de 1942.

Supervivientes del *Bismarck* siendo rescatados por el HMS *Dorsetshire*.

EL PECIO DEL BISMARCK

El prestigioso oceanógrafo estadounidense Robert Ballard que en 1985 había descubierto los restos del legendario trasatlántico *Titanic*, descubrió también el pecio del acorazado *Bismarck* el 8 de junio del año 1989, tras dos infructuosas búsquedas anteriores. El casco del acorazado alemán descansa totalmente íntegro a una profundidad de 4791 metros a 650 km de distancia del puerto de la costa francesa de Brest a donde intentaba llegar.

El casco se encuentra con la quilla posada en el fondo fangoso que lo cubre hasta la línea de flotación aproximadamente, como si aún navegase en el fondo del océano. A pesar del terrible castigo sufrido por los proyectiles británicos y los efectos obvios del hundimiento, el buque está sorprendentemente en unas condiciones relativamente buenas. Pocos buques naufragados tras un terrible castigo como es el caso, se conservan es un estado tan bueno como el *Bismarck*, y excepto por una pequeña parte de la popa el casco está intacto como el día de su botadura. Las torres de la artillería principal se desprendieron del casco cuando el buque se hundió, al igual que otras partes de la superestructura como el mástil-torre y la chimenea. Sin embargo, las seis torres de la artillería secundaria y la mayoría de las piezas antiaéreas todavía están adosadas al buque. El puesto director de proa y el puente de mando, aunque muy dañados también se conservan en su sitio. De manera sorprendente la cubierta todavía presenta la madera de teca y

la pintura en buenas condiciones. La gran esvástica pintada en la cubierta de proa aún es visible con claridad.

De acuerdo con las leyes internacionales, los restos del acorazado *Bismarck* hundido en aguas internacionales, son propiedad de su país de origen y están considerados como una tumba de guerra. Después de su descubrimiento, el gobierno alemán de *Helmut Kohl*[37] —último Canciller de la República Federal y primero de la nueva Alemania unida— se expresó de la siguiente manera respecto a futuras expediciones submarinas:

La República Federal de Alemania se considera propietaria del antiguo y soberano acorazado «Bismarck». Excursiones submarinas al interior del buque, así como intentos de rescate requieren la aprobación del Gobierno Federal. Al igual que ocurre con otros barcos hundidos en las guerras mundiales, dicho consentimiento no es concedido en ningún caso en los que se debe contar con la posibilidad de encontrar restos humanos en el interior del buque. La República Federal siente que es su deber proteger a los marinos que perecieron en el hundimiento del buque. Siguiendo costumbres internacionales, vemos los restos del «Bismarck» como un cementerio de marinos que debe ser debidamente respetado.

Dr. Robert Ballard.

SESENTA AÑOS DESPUÉS

Casi sesenta años después del fatal desenlace, un marinero del *Bismarck* recordaba aquel lejano día de mayo:

«En aquellos momentos me encontraba flotando en el mar, agarrado a un salvavidas y veía, a un lado, cómo se hundía el *Bismarck* y, al otro, los barcos británicos que se acercaban a mí».

Así evocaba en el año 2000 en la ciudad española y mediterránea de Torrevieja el octogenario marino alemán Kurt Trenkmann el hundimiento del poderoso acorazado *Bismarck* orgullo de la Armada del *Tercer Reich* bajo el ataque de aviones, destructores, cruceros y acorazados ingleses que intervinieron en su hundimiento. De este superviviente de aquel trágico episodio naval de la Segunda Guerra Mundial surgió la iniciativa de convertir el aniversario del hundimiento del legendario buque en un acto de confraternización y reconciliación entre los supervivientes del hundimiento, los atacantes, los marineros británicos, y sus colegas de la Armada Española que, como hemos conocido, también colaboraron en las tareas de rescate.

Los actos de esta reconciliación postbélica tuvieron lugar en la localidad alicantina de Torrevieja, ciudad junto al Mediterráneo donde residía Trenkmann, y culminaron con un emocionado almuerzo. Kurt Trenkmann, junto a varios de sus compatriotas, todos ellos vestidos con una chaqueta con el escudo del *Schlachtschild-Bismarck*, compartían su alegría de poder seguir, año tras año, rindiendo sentido tributo a sus compañeros caídos en combate aquel día de mayo y a los ingleses que los salvaron.

Por parte de los ingleses, que también colaboraron en las tareas de rescate de sus enemigos, tan sólo pudo acudir al simbólico encuentro Ken Garham, hermano del soldado Victor Garham, que murió junto a la casi totalidad de la tripulación del buque de guerra británico *Hood*, hundido como ya sabemos por el acorazado alemán pocos días antes de que él mismo, tras ser martilleado durante más de una hora por la superior flota inglesa, se escorase lentamente a babor para hundirse de popa hasta el fondo del Atlántico.

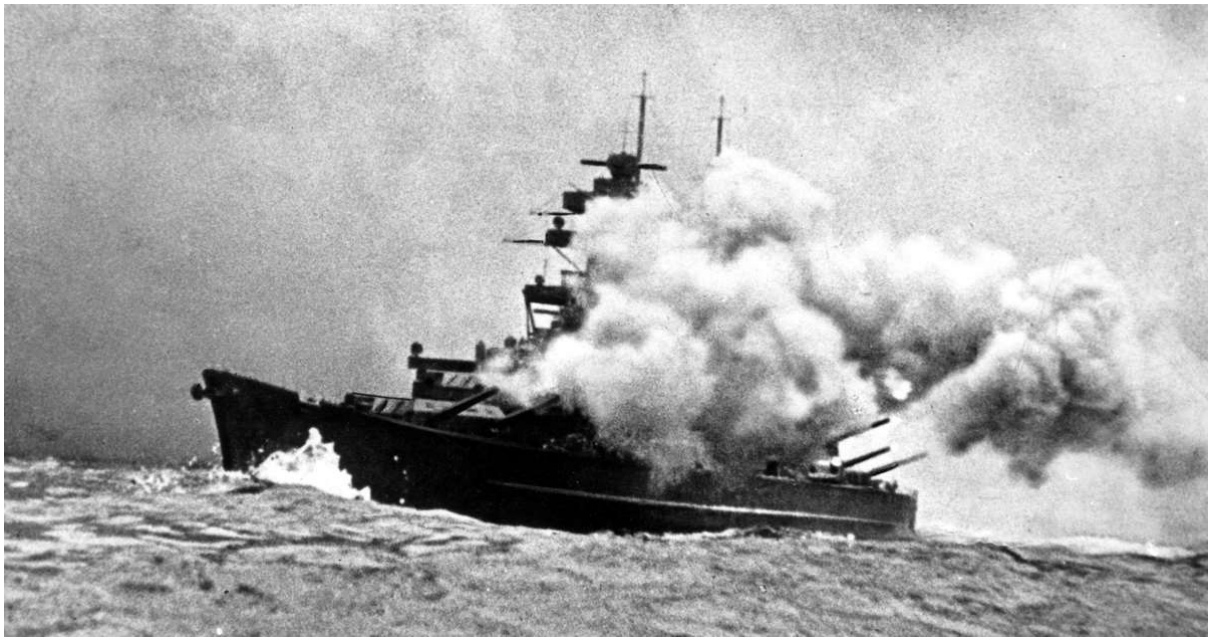
Supervivientes alemanes y los atacantes británicos, todos perfectos conocedores del inglés, los primeros debido a los años que pasaron como prisioneros de guerra en campos británicos y de Canadá, agradecieron también a la Armada Española, y en concreto a los marineros del buque *Canarias*, su colaboración en el rescate de las víctimas. Hasta entonces, los alemanes sólo pudieron encontrar a un familiar de aquellos marinos españoles, el hijo del comandante del crucero *Canarias*, a quien visitaron y le hicieron entrega de una placa.

El fraternal encuentro transcurrió con nostálgica cordialidad y recordando los trágicos momentos que vivieron en las gélidas aguas del Atlántico aquel lejano 27 de mayo:

Estaba convencido de que los británicos iban a matarme, porque la propaganda alemana así nos lo hacía creer. Pero cuando los ingleses me echaron las cuerdas para salvarme me emocioné y dejé de verlos como enemigos para sentirlos como amigos para siempre.

Con estas palabras concluyó el emotivo acto Kurt-Heinz Trenkmann, marinero maquinista del *Bismarck*, que lo fue.

Durante los nueve días en los que trascurrió la breve singladura del acorazado *Bismarck*, 2092 marinos alemanes y 1484 británicos perdieron la vida. Gloria y honor a todos ellos.



El *Bismarck* abriendo fuego (cordonpress).

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

guilera Arilla, M.J. y otros: *Geografía General I, Geografía Física*. Madrid, 2009.

e la Sierra Fernández, L.: *Titanes azules. Acciones navales de la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona, 1963.

e la Sierra Fernández, L.: *La guerra naval en el Atlántico (1939-1945)*. Barcelona, 1974.

rona, P.: *Los últimos del Bismarck*. Orihuela, 2000. (Artículo de prensa aparecido en El País, impreso el 28 de mayo del año 2000).

Bismarck.com. *El Acorazado Bismarck*. Sitio web. Última consulta: 7 de marzo de 2020.

ullenheim-Rechberg: *El Acorazado Bismarck. Relato de un Superviviente*. Barcelona, 1982.

berts, A.: *La Tormenta de la Guerra. Nueva Historia de la Segunda Guerra Mundial*. Madrid, 2012.

lvat, Ed.: *Historia de la Segunda Guerra Mundial*. 10 vols. Tomo n.º 5. Pamplona, 1979.

J. VILMONT nunca ha abandonado su pasión por la Historia, cursando estudios de Grado en la Facultad de Geografía e Historia de la UNED en los departamentos de Geografía, Prehistoria y Arqueología, Historia Antigua, Historia Medieval y Ciencias y Técnicas Historiográficas, Historia Contemporánea, Historia del Arte e Historia Moderna, así como en las facultades de Filosofía y Lenguas Extranjeras de la misma universidad.

Graduado por la UNED, ha participado en diversos cursos monográficos extrauniversitarios de dicha universidad y colaborado en el blog Geo-Historia.com, dirigido por graduados y alumnos de Geografía e Historia del Centro Asociado UNED Cartagena.

Ha ejercido en el Museo Arqueológico Municipal de Cartagena, en el Museo Teatro Romano de la misma ciudad y en el ARQVA (Museo Nacional de Arqueología Subacuática).

Su estilo cercano y ameno de transmitir la Historia lo ha convertido en un demandado autor en su género. Títulos publicados: 29 *Historias para entender mejor la Edad Media XXIX. Los Templarios. Pobres caballeros de Cristo. El Triángulo de Aníbal: Cartago—Roma—Cartago Nova. 25 Historias para conocer La Edad Media. Águilas caídas. Grandes Derrotas de las Legiones romanas.*

Notas

[1] Marina de guerra alemana. <<

[2] Parte delantera de un barco. <<

[3] Conductor. <<

[4] Se trataba de un crucero pesado de 15 000 t. Armado con cañones de 280 mm, fue botado coincidiendo con la llegada de Hitler a la Cancillería. Participó en la Guerra Civil Española en apoyo del bando Nacional. Desarrolló una intensa actividad durante la Segunda Guerra Mundial siendo hundido por bombarderos británicos el 9 de abril de 1945 en el puerto de Kiel. <<

[5] Crucero ligero de 10 000 t. y armado con nueve cañones de 150 mm, botado a finales de 1934. Finalizada la guerra en 1945 fue entregado a los soviéticos. <<

[6] Se trataba de un *yate de aviso* utilizado por la *Kriegsmarine* como buque escuela para cadetes, y ocasionalmente como recreo y representación gubernamental de Adolf Hitler. Sobre su cubierta Karl Dönitz anunció de manera oficial en mayo de 1945 el fallecimiento del *Führer*. <<

[7] *Alemania, sobre todo*. Esta era la primera estrofa del himno nacional alemán, a la que desde el ascenso de Hitler a la Cancillería seguía la letra del *Horst Wessel Lied* (la canción de Horst Wessel), también conocida como *Die Fahne Hoch* (la bandera en alto), himno del partido nazi. Así estuvo constituida la letra del himno alemán desde 1933 hasta 1945, a lo que se sumó la obligatoriedad (tanto para militares como civiles) de saludar con el brazo alzado mientras se interpretaba el himno nacional. <<

[8] Proa de violín o proa atlántica llamada también de yate y clíper, muy utilizada en buques oceánicos hasta finales de la Segunda Guerra Mundial. <<

[9] Longitud total de un barco de popa a proa. <<

[10] Anchura máxima de un barco de estribor a babor o viceversa. <<

[11] Parte trasera de un barco. <<

[12] Parte derecha de un barco. <<

[13] Parte izquierda de un barco. <<

[14] Es la ubicación relativa de dos puntos importantísimos para definir el equilibrio de un cuerpo flotante. <<

[15] Buque de pasajeros que al estallar la guerra fue entregado a la *Kriegsmarine* para ser usado como alojamiento de tropa desde el 29 de enero de 1940. El 29 de julio de 1943 durante un raid aéreo británico fue alcanzado y hundido en el puerto de Hamburgo. <<

[16] Nombre clave dado por los alemanes a la invasión de la Unión Soviética, que se inició el 22 de junio de 1941. <<

[17] Dragaminas 13. <<

[18] Las pruebas de mar son una serie de comprobaciones que se realizan a un buque en mar abierto para comprobar todas sus funciones tras finalizar su construcción en el astillero. <<

[19] Milla media. <<

[20] Plataforma instalada en el palo mayor. <<

[21] Literalmente *arma aérea*. Nombre dado a la aviación de guerra alemana. <<

[22] *Royal Air Force*. Fuerzas aéreas británicas. <<

[23] Había sido puesto en el agua en mayo de 1906. Desplazaba 15 000 t. y estaba armado con cuatro cañones de 280 mm desarrollando una velocidad máxima de tan sólo 17 nudos. Fue hundido por su tripulación en el puerto de Swinemünde en Polonia en 1945. <<

[24] Ejercicio Rin. <<

[25] La campana. <<

[26] El primer oficial de artillería del *Bismarck*, teniente Adalbert Schneider, recibió a título póstumo la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro el día en que se hundió el acorazado, 27 de mayo. <<

[27] Este destructor británico desarrolló una actividad bélica muy intensa hasta que fue hundido junto con 119 de sus tripulantes por un torpedo japonés el 27 de febrero de 1942 durante la denominada Batalla del Mar de Java. <<

[28] Instrumento de navegación para determinar la dirección y el rumbo de un barco. <<

[29] 13 Km/h. <<

[30] Esta batería estaba compuesta por tres de los mayores cañones navales —406 mm— fabricados por Alemania que en principio estaban destinados a los grandes acorazados de la Clase H que nunca llegaron a ser construidos. <<

[31] Cuartel general de Adolf Hitler en los Alpes Bávaros. <<

[32] Menos de un año después fue hundido en menos de veinte minutos el 5 de abril de 1942 junto al crucero HMS *Cornwall* en aguas del océano índico por la aviación naval japonesa. Se perdieron 424 vidas entre ambos cruceros; muchos fueron víctimas de ataques de tiburones. <<

[33] Especie de ancla pequeña. Son de hierro y suelen constar de cuatro garfios o ganchos contrapuestos, a modo de garabato. <<

[34] *Erkennungsmarken*. La información básica incluida en la placa de identificación consistía, a parte del nombre, en una designación de la unidad, un número, y una marca o letra de grupo sanguíneo. <<

[35] Lonas o hamacas para el descanso de la marinería. <<

[36] Aunque la dotación oficial estaba compuesta por 2065 hombres, en esta ocasión habría que sumar a esta cifra los miembros del Estado Mayor que acompañaban a Lütjens, así como los periodistas y los corresponsales de guerra embarcados. Es posible que la cifra exacta de hombres a bordo fuese de 2206. <<

[37] Este relevante estadista alemán era, en su vida profesional, historiador. <<